



**TRÆSKIBSEJERNES
SAMMENSLUTNING
1971-1981**

MARITIM KONTAKT IV

MARITIM KONTAKT IV

UNDER SEJL PÅ NY

TRÆSKIBSEJERNES
SAMMENSLUTNING
1971-1981

Under sejl påny udgives af Træskibsejernes Sammenslutning i samarbejde med Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium og Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning.

Redaktion og lay-out: Max Vinner og Jens Lorentzen.

Ekspedition: Maritim Kontakt, Hellerupvej 51E, 2900 Hellerup.

Tryk: Winds Bogtrykkeri A/S, Haderslev.

© København 1981, Træskibsejernes Sammenslutning og forfatterne.

ISBN 87-87947-06-4

ISSN 0106-7818

Indhold

Forord	7
<i>Ole Crumlin-Pedersen</i> : Forhistorien	9
<i>Max Vinner</i> : De første år	15
<i>Max Vinner</i> : De næste år – Åge Larsen	17
<i>Sven Sand</i> : 1978-1981	22
<i>Morten Gøthche</i> : Om at restaurere gamle træskibe	25
<i>Steen Siebken</i> : Skonnerten <i>Martha</i> af Vejle	39
<i>Birger Thomsen</i> : Baltimore-klipper-skonnerter	55
<i>Carl Frederik Garde</i> : Med brosten i lasten	62
<i>Knut von Trepka</i> : RS No. 1 <i>Colin Archer</i>	71
<i>Hans Jeppesen</i> : En skipperfamilie 1870-1931	85
<i>Christian Nielsen</i> : Sprydstageriggen	97
<i>Henrik Hvass</i> : Ingenting med noget inden i	111
Kerteminde havn	119
<i>Peter Skanse</i> : Bruksbåtar i Skåne	125
<i>Henning Henningsen</i> : Fatter Jahns Sølov	135
<i>Benny Christensen</i> : Skibstømmerlærlinge for 200 år siden	147
<i>Jens Lorentzen</i> : Snaubriggen <i>Hvalfisk</i> en, ex <i>Ben</i> øhen	153
<i>Bent Andersen, Erik Andersen, Anni Rønnov, Hans Toft</i> og <i>Inger Wagner</i> : Den siste Viking	165
<i>Aksel Sandemose</i> : Marstal-Skonnerterne under Labrador	181
<i>Holger Munchaus Petersen</i> : Fra hjuldampet til tremastet sejlskonnerter	188
<i>Sven-Erik Ravn</i> : Syv år for <i>Jensine</i>	197
<i>Anders Monrad Møller</i> : Medens vi venter på vrage	211
<i>Kaj Lund</i> : Træskibene og tossefuglen	221

Forord

Maritim tradition bevaret gennem forskning og restaurering. Når Træskibsejernes Sammenslutning i 1981 afholder sit 10-års jubilæum er det ikke bare en forening, der fejrer en eksplosiv medlemsudvikling fra 28 skibe i starten og til omtrent 270 fartøjer og over 350 personlige medlemmer i dag. Der er også grund til at råbe hurra, fordi sammenslutningen på sin specielle måde har ydet et værdifuldt håndgribeligt bidrag til at bevare en del af Danmarks maritime kultur.

Ældre maritim tradition har gennem tiderne fortrinsvis været bevaret gennem forskning alene og overleveret eftertiden gennem de skrifter og den registrering, der flød heraf. Men i den senere tid har der yderligere vist sig en stigende interesse for en mere manuel bevaring – nemlig i form af restaurering af og sejlads med ældre sejlførende skibe, der ellers fristede en kummerlig tilværelse i kulturel henseende, som til ukendelighed ombyggede lystfartøjer, eller som bortkastede vrage i havnekrogene.

Efter at Nationalmuseet i 1970 havde erhvervet den nyistandsatte 3-mast skonnert *Fulton*, kaldte museets skibshistoriske laboratorium og Vikingskibshallen året efter alle interesserede med ældre sejlførende fartøjer til stævne i Roskilde i pinsen, hvor grunden til det, der blev Træskibsejernes Sammenslutning, lagdes. Samarbejdet mellem TS og de to institutioner har siden da været nært og frugtbart, ligesom TS bidrager til og selv nyder godt af den i samme 10-år øgede kontakt mellem andre af vore maritimhistoriske institutioner og interessegrupper.

Dette jubilæumsskrifts formål er derfor dels at fejre Træskibsejernes Sammenslutning ved at tegne et *middelspant* af foreningen og de restaureringsbestræbelser, TS står for, og dels at bringe den skriftlige og den håndgribelige traditionsbevaring i sigte af hinanden i håbet om, at der også i fremtiden vil være basis for en maritim kontakt imellem dem!

I forbindelse med den praktiske fremstilling af festskriftet er redaktionen følgende institutioner og enkeltpersoner megen tak skyldig: Grosserer Emil Schou's fond, Torben Larsens fond, København og Vikingskibshallen i Roskilde for økonomisk *ballast*. Dorde Klausen, Nationalmuseets skibshistoriske laboratorium for renskrift af nogle af manuskripterne.

Og endelig en varm tak til de 25 forfattere af artiklerne, uden hvis bistand der naturligvis ikke ville være noget festskrift til Træskibsejernes Sammenslutnings første 10-år!

Jens Lorentzen og Max Vinner.



Sic transit gloria mundi - således forgår al jordens herlighed. Mange gamle skibe har endt deres virksomme liv på danske eller fremmede kyster, som her hvor skonnerten Gudrun af Fredericia i 1971 drev for ankeret og strandede på Endelave med total forlis til følge. Det var en mere

værdig afslutning på et langt liv i småskibsfarten end at ligge i et hjørne af havnen og rådne op. Den skæbne overgik mange skibe. Andre blev reddet takket være store skarer af interesserede. (Foto: Jens Schlosser).

Forhistorien

Skibsbevaringstanken har gamle rødder i Danmark – omend de i begyndelsen ikke var særligt grokraftige. Således skal vi helt tilbage til 1908 for at finde den første kreds af »gode danske mænd«, der arbejdede for at sikre fregatten *Jylland's* bevaring for eftertiden gennem en manende national indsamlingsappel. Som så ofte senere i fregattens historie var det også dengang et svagt punkt i arbejdet, at man undervurderede opgavens format. Målt efter længden er *Jylland* verdens største bevarede træskib, og bevaringen af denne enestående trækonstruktion er i egentligste forstand en national opgave, som endnu er uløst.

Bedre gik det ikke i første omgang med handelsflådens gamle sejlskibe – tværtimod. I 1920'erne og 1930'erne gik en ung arkitekt, Jens Friis-Pedersen, rundt og tegnede og fotograferede nogle af de mange gamle sejlskibe, der endnu var i brug på denne tid, og hvoraf nogle var over 100 år gamle. Her var jagten *Anna* af Vejle, bygget 1794 i Marstal, galeasen *Ida* af Thurø, bygget som jagt 1786, ligeledes i Marstal, og briggen *Hvalfisken* bygget i Kalmar 1801 og anvendt i næsten hundrede år til farten på Grønland – foruden mange flere. Men Friis-Pedersens interesse for denne del af vores kulturarv smittede ikke over på museumsverdenen, uanset at man siden 1890-erne havde arbejdet med frilandsmuseumstanken til bevaring af karakteristiske ældre bygninger fra landet, og at også adskillige købstadsbygninger i disse år blev fredet og istandsat. Da ingeniør Knud E. Hansen i begyndelsen af 1940'erne rejste bevaringsspørgsmålet overfor Handels- og Søfartsmuseets styre i forbindelse med hans forsøg på at sikre jagten *Anna* for eftertiden, vandt han ikke megen støtte, og meget bedre gik det ikke i 1950, da Danmarks sidste brig *Tjalfø* af København, bygget 1853 i Svendborg, blev ophugget efter at der fra flere sider var ydet betydelig støtte til en bevaringsplan. Til gengæld fik Knud E. Hansen, der i mellemtiden var blevet skibsteknisk konsulent for museet, igangsat en større indsats for opmåling af de mange ældre bådtyper i danske farvande ved en ung bådebygger fra Fejø, Chr. Nielsen.

Museernes engagement i bevaringen af karakteristiske ældre fartøjer begyndte først rigtigt, da der i 1965 efter udgravningen af vikingeskibene ved Skuldelev blev oprettet et skibshistorisk laboratorium som en selvstændig enhed ved Nationalmuseet. Det

var ganske vist primært tanken, at laboratoriet skulle varetage den skibsarkæologiske virksomhed, men det skulle i de følgende år vise sig at være et godt udgangspunkt ikke kun for dette arbejde, men også som støtte for forskellige bevaringsinitiativer. – Og en sådan støtte var yderst påkrævet i disse kritiske år.

I løbet af 1960'erne voksede der nemlig en stærk interesse frem for vore gamle sejlskibe – i udlandet. I snesevis af gamle danske galeaser og skonnerter blev solgt til eventyrere og/eller velhavere i USA, England, Tyskland og andre lande, hvor sejlskibstiden var sluttet en eller to generationer tidligere end her i landet, og hvor velstandsbølgen nu gjorde det muligt for mange at realisere drømmen om at finde et gammelt sejlskib og få det rigget op igen som et rigtigt »sørøverskib« til drømmerejsen jorden rundt.

Det var iøvrigt ikke kun sejlskibene, hvis sidste repræsentanter var stærkt på retur i disse år, det gjaldt tillige de kulfyrede dampere, der ved siden af sejlskibene havde været det andet store element i den danske handelsflåde i trekvart århundrede. Men i 1963 skete der en afgørende vending, da en kreds af interesserede erhvervede dampfærgeren *Skjelskør*, bygget i Svendborg 1915, og stiftede »Forening til gamle skibes bevarelse – Dansk Veteranskibsklub«, der skulle være rammen om *Skjelskør's* bevaring og drift som »veteranskib«, og helst også være udgangspunkt for initiativer for bevaring af andre ældre skibe.

Det krævende arbejde med restaurering og drift af S/S *Skjelskør* tog dog de fleste af foreningens kræfter i adskillige år, så det var vanskeligt at tage andre opgaver op samtidig. Men der blev dog af foreningen i 1967 nedsat et træskibsudvalg, der skulle orientere sig om den resterende bestand af bevaringsværdige træskibe. Udvalget indhentede oplysninger hos kontaktpersoner rundt omkring i landet og søgte at holde sig á jour med markedssituationen i håb om på en eller anden måde at få mulighed for at erhverve et karakteristisk mindre træskib, inden de alle var solgt ud af landet.

Samtidig tog imidlertid de første grupper herhjemme sagen i egen hånd ved selv at købe et gammelt skib og begynde på en restaurering, så deres fartøj kunne komme til søs påny som sejlskib. Således FDF's Søkorps i København, der i 1962 havde købt galeassen *Bruus* fra 1897 og indrettet den til sejlads, og som nu pietetsfuldt satte skibets ydre i stand for de få midler, der var til rådighed. Også skonnerterne *Elinor* og *Aron*, begge fra 1906, kom relativt tidligt, henholdsvis i 1967 og 1968, i hænderne på mennesker, der var indstillet på at restaurere skibene og holde dem under sejl, primært ved passagersejlads.

I modsætning til disse initiativer, der var præget af en bevidst og aktiv indsats for at holde skibene sejlene, stod to initiativer, hvor man søgte at bevare et par mere end 100 år gamle skibe ud-

Bevaringen af vor sejlede fortid er på få undtagelser nær overladt det private initiativ. Især når det gælder dampskibene. Først inden for de senere år har museerne fået mulighed for - og interesse i at deltage i projekter. Et af de skibe der kunne være bevaret for eftertiden var Københavns Havnevæsenes lille bugserbåd *Asa*. På Teknisk Museum er det idag kun muligt at se enkelte genstande fra dette fartøj, der engang var en del af dagligdagen i Københavns Havn. (Tegnet af Svend Klausen, 1971).



fra deres lokalhistoriske interesse – men uden at tage sagen tilstrækkeligt alvorligt, så skibenes forfald fortsatte uanfægtet. Det gjaldt galeasen *Meretha*, bygget 1865 i Ribe og ejet af turistforeningen i Ribe, og jagten *Jensine*, bygget 1852 i Ålborg, der i en periode i 1960'erne ejedes af »Foreningen Jensines Venner« i Frederikshavn. *Meretha* ligger i dag begravet i åbredden ved Ribe, efter at en restaurering måtte opgives – og *Jensine* solgtes i 1970 til en produkthandler i København.

Når *Jensine* alligevel er blevet bevaret til i dag, endda som det ældste sejlede træskib i Danmark, skyldes det først og fremmest den interesse for arbejdet med de gamle skibe, som lærer T. Hartvig Nielsen i Gram havde vakt i spejderkredse i Sønderjylland i forbindelse med bygningen af en sejlede kopi af Ladbyskibet i 1963. Dette initiativ spredte sig til flere andre steder, således

også til Haderslev, hvor en gruppe unge i 1971 gik igang med den hovedrestauration af *Jensine*, der afsluttedes i 1976.

På dette tidspunkt var der imidlertid kommet virkelig skred i skibsbevaringsarbejdet. Det markante vendepunkt kom i 1970, efter at Vikingeskibshallen i Roskilde året før var blevet indviet som hjemsted for Skuldelevskibene og Nationalmuseet's Skibshistoriske Laboratorium og med en erklæret målsætning, der bl.a. indeholdt planer om et museumssejlskib liggende i Roskilde havn. Det var foreløbig uklart, i hvis regie et sådant skib skulle drives, Nationalmuseet's, Vikingeskibshallen's eller Veteran-skibsklubbens, men sagen forberedtes bl.a. ved, at vi med bistand fra rederiet J. Lauritzen tog kontakt med ejerne af tremastskon-nerten *Odysseus*, bygget i Marstal 1921 og nu genoprigget til filmatiseringen af Aksel Sandemose's »Klabautermanden« af en tidligere styrmand fra skoleskibet *Danmark*, Mogens Frohn Nielsen. Vi forhandlede om købsprisen, der forekom alt for høj – ikke mindst i betragtning af, at der ikke var en krone til rådighed til at købe skibet for – pengene måtte søges skaffet gennem donationer, hvis vi ellers kunne nå frem til en rimelig pris.

Vi var dog ikke den eneste potentielle køber til *Odysseus*. Frohn Nielsen havde sat sig for at arbejde selvstændigt med karaktertræning af unge, og han havde erfaring, bl.a. fra oprigningen af *Odysseus*, for hvor velegnet et sådant skib var dertil, – så han søgte også sponsorer til at støtte et køb af *Odysseus*. I sidste ende blev det alligevel en udenlandsk køber, der drog af med dette skib – omend på en kort odysse, idet skibet forliste umiddelbart efter, at det havde rundet Skagen på vej mod eventyrets land.

Men rygtet om, at Nationalmuseet var ude efter penge for at kunne købe en gammel skonnert, bredte sig, og nogle få dage ind i januar 1970 skete det vel forberedte mirakel: museet fik tilsagn om midler til at købe – og senere også til at genoprigge – en gammel dansk skonnert til bevaring for eftertiden.

Mogens Frohn Nielsen og forfatteren af disse linier fandt straks sammen og gik op til donatorerne, fabrikant P.A. Fisker og dennes søn, direktør Erik Fisker, Nilfisk, for at få bekræftet tilsagnet om den store donation, der faldt i anledning af firmaets 50-års jubilæum som aktieselskab, og for at præsentere vort i hast sammenføjede projekt med såvel pædagogisk som musealt sigte. Firmaets stifter, P.A. Fisker, der på dette tidspunkt var 94 år gammel, fortalte os, hvordan han i 1904 (!) efter tre år i USA havde set en dansk tremastskon-nert stå havnen ind i Leith. Dette gensyn med det danske flag havde for ham været den afgørende impuls til at vende hjem og lægge sin livsgerning i Danmark – og heri lå den dybere årsag til, at vi nu fik støtten til at bevare et sådant skib for eftertiden i Nationalmuseets regie.

Købet af *Fulton* og skibets genoprigning og indretning til lejr-



*Roskilde Havn i pinsen 1971.
Fra venstre ses Bruus (nu
Skibladner II), Neptun (senere
forlist), Elinor, Fulton,
Palnatøke og Agnete.
(Foto: Richard Andersen).*

skoleskib og til hjemsted for unge fra belastede miljøer i løbet af foråret 1970 bragte os i kontakt med stort set alle tænkelige praktiske og administrative problemer ved et sådant arbejde. Da først skibet kom ud at sejle og blev kendt landet over, begyndte henvendelserne om gode råd derfor straks at strømme ind fra grupper og enkeltpersoner, der sad rundt omkring i havnene med gamle forsømte skibsskrog og drømte om at genoprigge dem til deres fordums pragt, mens havnefogederne generelt kun var ude på at slippe af med disse gamle synkefærdige plimsollere.

Ved et lykkeligt tilfælde havde Vikingskibshallen i denne periode en ung initiativrig bådebygger, Michael Kiersgaard, som udstationeret militærnægter. Han foreslog, at vi skulle lave en særudstilling om skibsrestaurering. Så kunne vi dels gøre folk i almindelighed opmærksomme på behovet for en indsats for skibsbevaringssagen, dels videregive nogle praktiske råd i samlet form til de spredte skibsejere og håbefulde folk, der var på jagt efter et smukt gammelt fartøj at gå igang med. Som sagt, så gjort – og for at sikre, at budskabet nåede frem, besluttedes det at åbne udstillingen med en regulær regatta i Roskilde havn – for de af de gamle skibe, der kunne slæbe sig så langt.

Således blev det til, at udstillingen »Under sejl påny«, åbnede i Vikingeskibshallen til pinsen 1971, samtidig med at en håndfuld gamle skibe og både samledes i Roskilde havn til den første af en lang række pinseregattaer, hvor erfaringer udveksles på kryds og tværs mellem de deltagende skibe under hyggeligt samvær ombord og i land.

Tilbage var at få organiseret samarbejdet og de fælles arrangementer til støtte for de enkelte skibe og bevaringssagen som helhed. Hertil havde Michael Kiersgaard også et oplæg, der blev drøftet ved et møde i Vikingeskibshallen under regattaen. Et af de uafklarede problemer var forholdet til Veteranskibsklubben, om man skulle organisere sig som en sektion af denne eller danne sin egne forening, men omsider blev også dette spørgsmål afklaret og *Træskibsejernes Sammenslutning* blev dannet som en skibsbevaringsforening, der efterhånden med hensyn til medlemstal og gennemslagskraft, indadtil som bindeled mellem de mange fartøjs-ejere og udadtil som støtte overfor havnemyndigheder og lign., overgår det meste af, hvad man kender i udlandet af denne art. Der er altså god grund til at fejre tiåret for den første regatta – de ti år har bragt langt rigere resultater for skibsbevaringssagen, end vi havde turde håbe på i Roskilde i 1971, takket været en ukuelig indsats fra de mange, der har været involveret i arbejdet.



Brødrene Crumlin-Pedersen i Vikingeskibshallens Oselver under regattaen i pinsen 1971. Til højre dæksbåden Magda og i baggrunden til venstre en spydrigget sjotting fra Sundet. (Foto: Jens Lorentzen).

MAX VINNER

De første år

Udsendt d. 30/5-71 til Kulturministeren, Handelsministeren og Ritzaus Bureau:

Repræsentanter for 27 bevaringsværdige, ældre sejlfartøjer forsamlet til regatta i Roskilde, henstiller indtrængende til Kulturministeren og Handelsministeren, at arbejdet med at sikre bevaringen af et repræsentativt udsnit af sejlskibsperiodens fartøjer støttes, inden de sidste af disse skibe sælges til udlandet eller ophugges. Skibene byder på enestående miljøkvaliteter og rige pædagogiske muligheder, når de istandsættes med pietet og sejles med fornødent hensyn til sikkerhedskravene. Kommende generationer vil med rette kunne bebrejde os, hvis landet med 2000 fredede bygninger på landjorden kun magter at bevare et enkelt af sejlskibstidens smukke og kulturhistorisk værdifulde skibe for eftertiden.

Træskibsejernes kontaktudvalg.

Disse linier var det første offentligheden hørte til Træskibsejernes Sammenslutning, i virkeligheden endnu inden kontaktudvalget havde konstitueret sig. Det skete nemlig først den 4. juni, hvor skibsbygger Michael Kiersgård, der dengang var udstationeret som militærnægter ved Vikingskibshallen i Roskilde, valgtes som formand. Sekretær blev arkitekt Åge Larsen, Nivå, og resten af udvalget kom til at bestå af museumsinspektør, civilingeniør Ole Crumlin-Pedersen, Roskilde, grafisk designer Bo Bonfils, Christianshavn, lærer Keld Gilfoft, København, samt Finn Mogens Hansen, Ballerup.

Der fulgte nu en periode af hektisk aktivitet omkring træskibsproblemer, der rakte fra skibtilsynsregler over forsikring og havnepladser til udvalgets brevpapir og den ny Frederiksbros højde! Samtidig steg sammenslutningens medlemstal over forventning. I pinsen var der 28. 16. juni 36, og den 16. august stod ikke mindre end 42 skibe bag en pressemeddelelse, hvor man opfordrede andre træskibsejere til at restaurere deres skibe: »Vi vil tynde ud i havnenes bestand af »synkefærdige vrage«, ved at få bragt resterne af vor fornemme træskibsflåde under sejl påny.«!

Kontakten til de tilsluttede medlemmer blev bl.a. holdt gennem foredrag om restaurering og nedsættelse af en teknisk informationsgruppe, der skulle udgive løbende med praktiske råd og vejledning, hvilket iøvrigt senere blev kimen til sammenslutningens medlemsblad.

*Agnete på Roskilde fjord med
helt nye sejl pinselørdag 1971.
(Foto: Jens Lorentzen)*



Med henblik på dannelsen af en egentlig forening udsendtes 7.1.72 et lovforslag for sammenslutningen »Havets Gråspurve«, hvori der stillede ret rigoristiske krav om restaurering af medlemmernes skibe og om bibeholdelsen af den ånd, der lå ombord på havenes gråspurve – ellers ville foreningen blot blive en almindelig sejlkлуб, og dermed uden betydning. »Det tilsigtes, gennem de her foreslåede love, at oparbejde en justits medlemmerne imellem, som skulle føre til at skibe, der er optaget i denne sammenslutning, altid vil være velkommen i enhver havn, fordi man ved synet af vor stander vil vide at der her er tale om et godt skib og godt sømandskab, hvilket jo ikke mindst gør sig gældende i havn.«

På denne baggrund blev der indkaldt til stiftende generalforsamling i Nyborg den 25. marts 1972. Som et resultat af denne blev den ny forenings navn »Sammenslutningen til bevarelse af ældre sejlførende skibe« – i daglig tale forkortet til »Træskibsejernes Sammenslutning«. Desuden blev optagelses- og restaureringskravene mildnet noget i forhold til det oprindelige forslag. Bestyrelsen kom til at se således ud: Formand, Åge Larsen, næstformand, Carl-Erik Olsen, sekretær R.A. Arndt, og kasserer, Peter Nyborg. Iøvrigt nedsatte generalforsamlingen et imponerende antal udvalg over følgende emner: Bedømmelse af fartøjer, sømandskab, samarbejde, lejrskoleskibe, regattaer, skrog, rig og sejl, motor, værft, Skibstilsynet, bjærgning, forsikring, financiering, indkøb, og sluttelig publikation. Senere nedsattes dog et udvalg til at begrænse antallet af udvalg.

Alt dette på baggrund af en medlemsskare på 57 skibe!

De næste år - Åge Larsen

Under sammenslutningens første sommer afholdtes en mindre regatta i Marstal i samarbejde med KDY. Men allerede den 29.10.72 måtte der en ekstraordinær generalforsamling til for at få renoveret bestyrelsen Åge Larsen. Foruden genvalg af Åge selv, indvalgte Niels Jørgen Petersen som sekretær og Keld Giltoft, Jørgen Hammer og Ole Peitersen.

Året 1973 bød på en kombineret pinseregatta og generalforsamling i Kerteminde, samt senere en sommerregatta med kapsejlad fra Fåborg til Ærøskøbing og retur dagen efter, som KDY stod for.

Næste års pinsestævne lå i Kalundborg og indebar bl.a. en uforglemmelig fest i Kallundborghallen – vist nok p.g.a. byens 800 års jubileum – men træskibsejerne fyldte i hvert fald lige så godt op som de 9674 lokale indbyggere. Om sommeren var der et lille stævne i Assens, men det, der trak mest det år, var en veteranskibsregatta i København, som KDY havde arrangeret i forbindelse med »Tall Ships Race«. Det blev et gigantisk 4 dages sejlskibsshow med blafrende signalflag, blankpudsede messingkanoner, nypressede pigegarder og andet sejlerpop – desværre i silende regn!

I løbet af disse år voksede sammenslutningen ikke bare i højden til 120 fartøjer, men også i drøjden hvad angår skærpe af argumentationen for at bevare landets maritime tradition gennem restaurering af træskibe. Ved indgangen til det europæiske byggefredningsår 1975 med mottoet: »En fremtid for vor fortid!«, skrev Åge Larsen således i det medlemsblad, der gradvist havde set dagens lys:

»I Danmark er da også nedsat en komite, da regeringen (1972) fandt at byggefredningsåret var egnet til at henlede offentlighedens opmærksomhed på dette særlige område, der i lighed med bevaringen af den danske natur og det danske landskab, må betragtes som et led i den generelle miljøpolitik.

Komiteen består af næsten alt hvad der kan krybe og gå her til lands, men ej til vands. Det er sådan, at alt hvad vi skylder vor eksistens og kultur, *skal* findes på landjorden. Ingen har endnu erkendt, at vi næsten intet ville have, hvis ikke vi tilfældigvis havde haft en højt udviklet skibsbygningskultur og en effektiv skibsfart.«

I det hele taget havde Åge som formand ikke blot udviklet sig til en formuleringens mester, men også til i højere og højere grad at tegne TS med sin person. Da han blev valgt i de glade dage med de mange udvalg i foråret 72, var princippet for sammenslutningens virke med hans egne ord: »De, der har lyst til at gøre arbejdet, gør det!«. Men efter bare 3 år var lysten hos de fleste svundet betydeligt. Meget arbejde var enten gået i stå eller overladt til bestyrelsen – eller mere præcist, til Åge Larsen, der som konsekvens heraf fik mindre og mindre tid til sin egen båd, *Agnete*, og sit øvrige arbejde. Derfor frabad han sig på forhånd genvalg i Roskilde 1975. »Hvis medlemmerne på den kommende generalforsamling ønsker bestyrelsen genvalgt, må de være klar over, at de svigter sammenslutningen«.

Men se om det hjalp! Åge blev udsat for sit 4. genvalg. Til gengæld blev resten af bestyrelsen fornyet. Næstformand blev nu Frank Nicolajsen, sekretær Peter Sahlertz og kasserer Sven Sand. Det var iøvrigt ved denne generalforsamling, at Vikingskibshallen gav husly for en nyopsætning af udstillingen »Under Sejl Påny« sat i scene af grafikeren Jens Lorentzen med hjælp af Inger Wagner. Senere vandrede denne udstilling rundt i landet og besøgte bl.a. Charlottenborg og Børghlum kloster.

Ved den påfølgende sommerregatta i Æbletoft nåede formand Åge, hvis øresundssildebåd ikke havde motor, p.g.a. modvind kun frem, fordi han fik et moterslæb af kutteren *Olga*. Et par sure opstød i den anledning fik følgende svar i bladet:

»Vi har en sammenslutning til bevarelsen af ældre sejlførende skibe. De fleste af skibene er forsynet med maskineri af en eller anden art, og det er bekvemt for moderne mennesker, der altid skal være der og der kl. det og det. Det er dog ikke alle skibe, der er så avancerede, *Agnete* f.eks. har ingen motor, og må færdes under andre vilkår end de maskindrevne skibe. Det kan derfor ikke nytte at blive sur over, at formanden ikke er på pletten hver gang.

Som i gamle dage, den tid fra hvilken vore skibe stammer, er det vejret, der bestemmer farten. Det gælder også skibe med svag maskine. Vi kan glæde os over, at vi ikke alene har gammeldags skibe, men er tvunget til at opleve den stemning og den ånd, der må have hersket på et sejlskib i såvel stille som storm.

Den del af vore programmer, der synes afhængig af bestemte skibes ankomst ligger ikke mere fast, end at der kan improviseres ud fra de enkelte punkter, og der stilles ikke større krav, end at alle der kan sejle en båd, kan hitte ud af det. En sømand er aldrig rådvild. Dette er ingen motorbådsklub«.

I det mindeværdige år 1976 afholdes pinsestævne og generalforsamling i Bogense. Atter frabad Åge sig genvalg, idet han henviste til, at han nu havde fået et alvorligt økonomisk problem på

Nyhavn juni 1975.

Medlemmer af Træskibsejernes Sammenslutning spærret inde. Varmen havde fået broen til at udvide sig så den ikke kunne åbnes.

Alle bandede og søgte trøst med kølige drikke i skyggen fra Mira's sejl.

(Foto: Jens Lorentzen).



halsen fordi hans tid gik med foreningsarbejdet. På den anden side set, var det helt klart for medlemmerne at Åges arbejde nu var ved at bære frugt i en sådan grad, at man ikke ville slippe ham. Det førte til genvalg af Åge og Svend Sand og nyvalg af Henrik Toft og Keld Nygård.

Et af de mange tegn på, at Træskibsejernes Sammenslutning efterhånden havde nået offentlig anerkendelse, var at Ålborg by indbød TS og KDY til at fejre byens 500 års jubilæum i juli. Næsten samtidig kom en invitation til TS alene fra Skive i anledning af deres 650 års købstadjubilæum i samme måned. Disse tilbud resulterede i den mest vellykkede sommerregatta for gamle skibe nogensinde. Ca. 60 fartøjer var mødt op i Ålborg og højdepunktet blev, da henved 40 skibe af alle mulige typer og størrelser gik gennem Ålborgbroerne i frisk østlig vind som start på en kapsejlad til Løgstør. Første skib i Løgstør var en 3-mast skonnert *Elinor* tæt fulgt af nordlandsbåden *Rana* en halv times tid foran Colin Archer-skøyten *Westvind*.

Det eneste minus ved den regatta var at samarbejdet mellem KDY og TS gik i stykker. Fra KDYs side delte man ikke TS' interesse i de kulturhistoriske værdier, der lå i at restaurere tidligere brugsfartøjer i overensstemmelse med deres oprindelige udseende og brug. Man så derimod på veteranskibene som særpræ-

gede og maleriske yachter med en »bouquet« af »gedigent« mahogny og poleret messing og andet af samme slags, der let kommer til, når der er for mange penge og for lidt kundskaber til at restaurere et gammelt fartøj.

En mærkesag for Åge Larsen og TS havde det gennem en år-række været at få åbnet Nyhavn som træskibshavn. Nyhavn havde længe ligget øde og tom. Et forslag om at tørlægge bassinet og anlægge en parkeringskælder med et blomsteranlæg med ankrer og tovværkssnoninger i roser og nelliker ovenpå havde været på nippet til at blive vedtaget af magistraten, men blev gudske-lov ikke til noget. I maj 1973 gav Nationalmuseet så sit første bi-drag til Nyhavnssagen ved at lægge det ny erhvervede fyrskib 17 (Gedser rev) på skyggesiden ud for Heibergsgade. TS havde på sin side indledt et samarbejde med Nyhavnsforeningen og i tidens løb afholdt to regattaer i havnen og vist Københavnerne, hvordan Nyhavn kunne se ud med rigtige levende skibe i. Synet havde åbenbart givet appetit på mere, for den 17. september 1976 åb-nede borgmester Wassard officielt Nyhavn som sejlskibshavn – og skibene strømmede ind bogstaveligt talt med piber og trommer! Åge Larsen blev udnævnt til dagens mand i Politiken Søndag med portræt og det hele: »Han er lige akkurat 10 år yngre end Agnete, som udgør hans bolig det meste af året, men når man er havmand og har en Agnete at hælde hovedet til, gør det intet med aldersforskellen, jo større, des bedre«!

Der var derfor slet intet at sige til at TS-folket endnu engang ønskede deres populære formand genvalgt ved den følgende gene-ralforsamling i Kerteminde 1977. Åge modtog valget for 6. gang, under henvisning til, at det nu omsider var blevet muligt for ham at stå mere og mere uden for det praktiske arbejde. TS var ikke mere en enkeltmandsforening; bestyrelsen havde nu fået gode og solide hjælpere bl.a. i Carl Erik Cloos, Inger Wagner og Axel Bruun Andersen. Bestyrelsen kom derefter til at bestå af: Næst-formand Henrik Toft, sekretær Inger Wagner (bedre kendt som »Skrubben«) og kasserer Svend Sand. Desuden kom Carl Erik Cloos til som assisterende sekretær med medlemskartoteket som speciale. Axel Bruun Andersen tog sig af regattaudvalget, og TS-bladet varetoges af Jens Lorentzen og Max Vinner.

Desværre var Åge allerede på dette tidspunkt mærket af en sygdom, som han længe havde kæmpet med, men som ikke desto mindre forværredes gradvist, og bl.a. forhindrede ham i at del-tage i sommerens fællessejladser mellem Kalundborg, Odense, Vejle, Horsens og Langør, ligesom han heller ikke kunne være med i det glade sjak, der riggede TS' stand op på årets bådudstil-ling i Bella Centret. Ved næste generalforsamling på Sejro Kro i pinsen 78 lykkedes det endelig Åge at overbevise medlemmerne effektivt om, at hans helbred simpelthen ikke tillod ham at fort-



Åge Larsen ved Nyhavns
åbning som sejskibshavn,
september 1976.

(Foto: Morten Langkilde,
Politiken).

sætte som formand. I stedet valgtes Sven Sand til denne post og resten af bestyrelsen blev foruden nogle indbyrdes omrokeringer udvidet med Axel Bruun Andersen, Bo Sørensen og Christian Nielsen.

Under forsamlingens store jubel udnævntes Åge derpå til foreningens andet æresmedlem (det første er Christian Nielsen, konservator på Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg). Mere end nogen anden enkelt person har Åge bidraget til sammenslutningens fremgang i årene fra stiftelsen og til 1978. Det har ikke blot været en målelig fremgang indadtil i medlemstallet fra 57 til 189 fartøjer, men også en uvurderlig fremgang udadtil i offentligt omdømme.

En velfungerende organisation og Nyhavn var Åge Larsens store sejre. De blev kun nået fordi han under hele forløbet bevarede en klippefast tillid til foreningens idé – også da han for sidste gang skrev i TS-bladet ved indgangen til 1978:

»Vigtigst er, at sammenslutningen bibeholder karakteren af bevaringsforanstaltning, således at vi lægger vægten på at restaurere vore skibe så kulturhistorisk korrekt som muligt, frem for at falde for den fristelse, det er, at bringe andre interesser ind i billedet. Jeg tror det er denne holdning, der har skabt den respekt, vi kan notere os for vort arbejde.«

1978 - 1981

Jeg kom ind i TS på en meget speciel måde. Det var ved Regattaen i Roskilde 1975, hvor jeg var med for første gang. Jeg blev meget interesseret i det arbejde, der her blev gjort, og pludselig var jeg valgt ind i bestyrelsen – og jeg var endnu ikke blevet medlem af S sammenslutningen. Dette er meget typisk for vores forening. En stil, som jeg har prøvet at leve op til i den tid, jeg har været formand, nemlig ikke en formel og stilig forening, men et sted hvor alle kan være med og samles om det fælles ønske at bevare, restaurere og seje gamle skibe.

Ved generalforsamlingen på Sejro i 1978, hvor jeg afløste Åge Larsen som formand, var der et meget stort fremmøde. Det var med stor spænding og nervøsitet, at jeg påtog mig arbejdet, fordi jeg ikke havde samme historiske viden, som mine forgængere. Men jeg havde den glæde at få nogle meget gode bestyrelsesmedlemmer, så vi har hjulpet hinanden til stadig at udvide TS' aktiviteter, og i dag har vi en stor og levende forening. Vi har været nødt til at stramme reglerne for optagelse af skibe, og der har vi haft meget glæde af den nye forening til bevarelse af ældre lystfartøjer, som har kunnet overtage de specielle entype træbåde, således at de også kan finde sammen.

Vi har videreført idéen med at afholde regattaer i forbindelse med den årlige generalforsamling i pinsen. Disse bliver større og større for hvert år, og vi mener at det er en meget god måde at samle mange af vore medlemmer med deres skibe, hvorimod det er som om sommerregattaerne ikke kan samle så mange. Det er mere en bestemt lille gruppe der holder sommerferie sammen, hvilket også er meget hyggeligt. Vi har dog prøvet meget at lave dette om, men det må siges, at det ikke lykkes så godt, som vi kunne ønske.

Vi har prøvet meget at udvide foreningen med lokale afdelinger rundt om i landet, det er noget som endnu er nyt, men vi synes at der ser ud til at være en god udvikling til at få samarbejde mellem medlemmerne ude omkring.

En aktivitet, som er lykkedes, er vor indkøbsforening. Vi fik i 1978 en aftale med Hobro Værft, som påtog sig arbejdet med det



Concordia og Gommeline i
i Korsbavn, pinsen 1979.
(Foto: Jens Lorentzen).

forretningsmæssige, og det har udviklet sig til noget virkeligt stort, som mange medlemmer i dag har glæde af, og som alle har mulighed for at bruge.

Vi har også meget glæde af konsulenternes arbejde. Hvem har ikke været oppe at besøge Christian Nielsen på Kronborg. Christian har en fantastisk evne til at få én til at tro, at det overhovedet ikke er noget problem at rigge en gammel skude op, man skal bare tage fat og så gøre sådan og sådan, og pludselig opdager man, at han har lært én mange ting. Det er en meget stor gevinst at have en sådan person med, som alle kan lide og som er god at snakke med.

En opgave for TS er også at yde hjælp til de mange joller, der ligger rundt om i landet. Mange har sluttet sig sammen og vil gerne vide noget mere, sejle kapsejls og s.v. Vi vil meget gerne dette, og vi prøvede bl.a. på sidste generalforsamling at få nedsat kontingentet for jollerne.

I dag i 1981 efter 10 års virke ved jeg, at vi skylder dem, der startede i 1971 en tak for den gode idé. Det betyder, at vi i dag kan fremvise en træskibsflåde, der er enestående i verden, så mit ønske for foreningen er, at der også i fremtiden er nogen, der vil føre TS videre og dermed være med til at bevare en vigtig del af Danmarks kulturhistorie.

Om at restaurere gamle træskibe

Træskibsejernes sammenslutning:

Det er en fantastisk ting i dag at stå med en bevaringsforening for gamle træskibe, der tæller en skare på ikke mindre end 268 fartøjer. Dette er ikke mindre imponerende, når man tager i betragtning, at det kun er 10 år siden, at Træskibsejernes sammenslutning blev stiftet.

Ved et tilbageblik på de udsendte medlemslister ser man, at antallet af fartøjer siden 1971 er steget støt og roligt. I den første foreløbige medlemsliste, der blev udarbejdet umiddelbart efter regattaen, talte sammenslutningen 27 fartøjer. I 1972 var tallet steget til 56. I fartøjslisten fra 1974 talte sammenslutningen 95 fartøjer. I 1975 var tallet oppe på 133 fartøjer. Fartøjslisten fra 1977 talte 153. I 1978 – 189 og i 1979 – var antallet nået op på 235 fartøjer. I den sidste oversigt fra 1980 er ikke mindre end 268 fartøjer noteret i fartøjslisten.

Set ud fra et bevaringssynspunkt kunne det være interessant at se, hvorledes de forskellige skibstyper er repræsenteret: Ved en sammentælling viser det sig, at sammenslutningen tæller ikke mindre end 6 3-mast skonnerter og 8 2-mast skonnerter. Endvidere er der ca. 21 af typen galease, hvoraf de 10 er almindelige galeaser på omkring 60 fod, 5 er rundgattede og de sidste 6 er små galeaser på 40-45 fod. Af jagter er der ialt 20, hvoraf de 12 er rundgattede. De resterende 8 er »rigtige« jagter, d.v.s. med spejl, og mellem disse findes bl.a. sammenslutningens ældste fartøj, der samtidig også er Danmarks ældste sejlførende træskib. Endelig er der to slupper, hvor den ene oprindelig er norsk og den anden tysk. Af større sejlførende fiskefartøjer, af størrelse som en frederikshavnerkutter, er der ikke mindre end 10 forskellige. Af silde- og dæksbåde er der ialt 12. Heraf er de 5 af dem kattegatsbåde. Drivkvaserne er repræsenteret med ikke mindre end 13, hvoraf to er bygget i Tyskland. Endelig er der ca. 6 forskellige halvdæksbåde. Derudover er der i listen også fyrskibe, lodsbåde, toldkrydsere og et mindre antal forskellige joller.

At der ikke er så mange joller skyldes at disse rundt om i landet er optaget i andre lignende bevaringsforeninger f.eks. »Forenin-

gen til Sprydstagens Forevigelse«, »Amager Smakkelaug«, »Fynsk Smakkelaug« og »Hjarbæk Sjøgtelaug«. Af de 268 fartøjer listen omfatter er langt den overvejende del »gamle« d.v.s. fra omkring århundredskiftet. Fra statestikken i fartøjslisten fra 1980 er det oplyst at: 36 er fra årene 1852 og op til århundredskiftet. 115 er fra perioden 1900 til 1929, 46 er fra perioden 1930 til 1949 og 33 er fra perioden 1950 til 1980.

Det må siges, at den danske sejlskibsflåde af småskibe og fiskebåde fra omkring århundredskiftet er meget fint repræsenteret. Man kunne ønske, at der havde været et par stykker mere af den skibstype, som gennem et par århundreder har været den mest dominerende i de danske farvande, nemlig den danske jagt. Nogen egentlig dansk slup er der ikke, men den var heller ikke så almindelig som den danske jagt.

Alt i alt er det et imponerende stykke arbejde, der er lagt i at få de 268 ældre sejlførende skibe ud at sejle. Netop ved at kombinere et musealt arbejde med en fritidsinteresse har disse mennesker opnået at udbrede et kendskab til og en erfaring i tilrigning, sejlads og vedligeholdelse af de gamle træskibe, som de maritime museer aldrig har turdet håbe på at kunne overkomme.

Drømmen om et gammelt træskib:

Mange træskibsejere har oprindelig købt deres skib, fordi de, for en dengang rimelig sum, har kunnet erhverve sig et godt træskibsskrog, hvor mulighederne har været tilstede for at indrette en fornuftig aptering med plads til hele familien, og hvor man har kunnet realisere sin drøm om et »rigtigt« sejlskib. Senere er ejerne af disse »fanci-schooners« fundet sammen med træskibssammenslutningen, hvor interessen har været den samme, men hvor genoprigningen af de gamle skibe har haft et mere musealt sigte. Men selv indenfor sammenslutningen har mange famlet i blinde, trods det at forudsætningerne har været til stede. Sammenslutningens medlemmer har siden starten haft mulighed for at trække på viden fra de maritime museer og på bistand fra forskellige konsulenter med specialviden på området. Endvidere er der i TS med årene akkumuleret en meget bred viden omkring oprigningen af de gamle skibe. Mange, der er godt i gang med restaureringen, eller har nået det de ville med deres skib, ville dengang gerne have kunnet starte op med den viden og den erfaring de har i dag. Det er eller har måske netop været problemet for mange træskibsejere: – at have en klar målsætning for, hvad man vil med sit skib, – at vide, hvor man kan finde oplysninger om skibets historie og hvordan det har set ud oprindelig, og endelig, hvorledes dette at have et veteranskib kan kombineres med dets anvendelse som lystfartøj.

I drømmen om engang at kunne erhverve sig et gammelt træ-



skib, har man gerne en forestilling om, hvad man godt kunne tænke sig: Et bestemt skib – en skibstype, man har kastet sin kærlighed på – et fartøj af en bestemt størrelse. – Men på markedet for de gamle træskibe kan man ikke vælge og vrage. Her skal der slås til med det samme, og det er efterhånden store summer, der står på spil. Man skal derfor kunne vurdere om det pågældende skib vil kunne tilfredsstille de krav og de behov, man stiller til det som lystfartøj, og om der i skibets oprindelse ligger de muligheder for genoprigning, som man forestiller sig.

Derudover skal man selvfølgelig sikre sig, at man ikke kommer til at betale mere for skibet, end det er værd. Det skulle her være unødwendigt at nævne, at man altid bør have en mand med, der har kendskab til skrog og maskine og at man aldrig må købe et skib, før man har set det på land.

Målsætning:

Når skibet er erhvervet, bør man gøre sig klart, hvilke mål man har med skibet. Hvorledes opfyldes kravene til kombinationen af skibet som lystfartøj og museumsskib på den bedst tænkelige måde. Ønsker man at restaurere i form af en tilbageføring, bør man tage udgangspunkt i skibets oprindelige udseende og ud fra

dette, finde en grad af tilbageføring, der samtidig opfylder kravet til skibet, som lystfartøj.

Først og fremmest bør skibets »fjernkending«, hvis der overhovedet skal være nogen ide med hele restaureringen, føres tilbage til dets oprindelige udseende, d.v.s. skibets fremtoning i skrog og rig. Dernæst bør man søge at bevare eller rekonstruere det oprindelige dækseksteriør med luger, halvruf, kabys, nedgangskapper, ankre – og krøbbelspil mm. Endelig er der aptering under dæk og her er ejeren for så vidt frit stillet, men findes der endnu en intakt aptering i skipperkahyt eller forlukaf fra dengang skibet blev bygget, bør man så vidt mulig søge at bevare dette. Man kunne jo også, som en kuriositet, genskabe skibets skipperkahyt eller forlukaf.

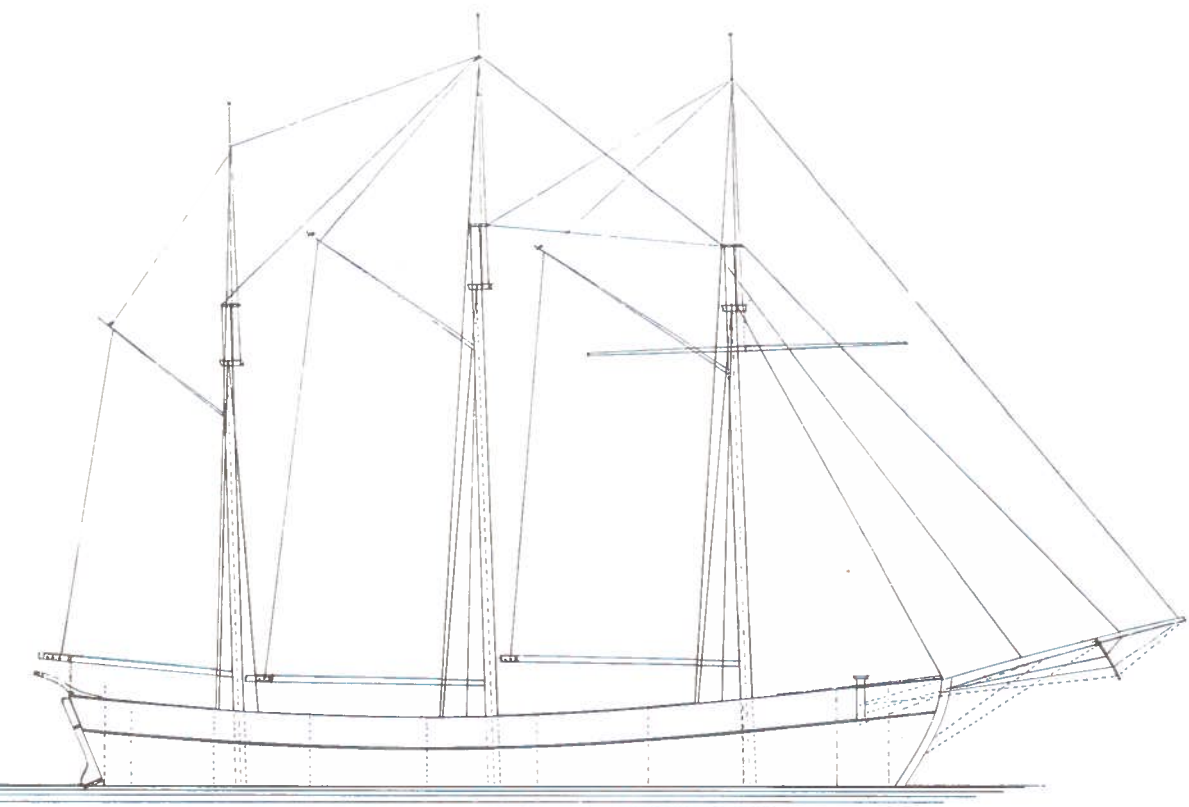
Skibets historie:

For at kunne tage stilling til målet for restaureringen, må man kende skibets historie og særligt, hvorledes det oprindelig har set ud. Her er det vigtigt at vide, hvor der er muligheder for at hente oplysninger om skibet. Allerede i forbindelse med købet af skibet har man måske fået oplysninger om dets alder, byggested og bygmester.

Disse oplysninger kan man hurtigt få verifiseret ved at se i Danmarks skibsliste – den, der i daglig tale kaldes Flagbogen. Heri vil man kunne få oplysninger om navn, kendingsbogstaver, hjemsted, hovedreder, skibsfører, byggested og år, samt typebetegnelse og dimensioner.

I flagbogen er der kun opført skibe på over 20 tons, dog med enkelte undtagelser, fartøjer under 20 tons, der er optaget på ejerens begæring. Ved at følge skibet ned gennem bøgerne tilbage til byggeåret, dog ikke længere tilbage end 1883, hvor den første skibsliste udkom, er det muligt at finde frem til skiftende ejere og hjemsteder, samt evt. navneforandringer.

Skibslisterne er lavet på grundlag af en registrering i Skibsregisteret. I Skibsregisteret er det muligt at få de samme oplysninger om skibet som i skibslisterne. Her går registreringerne tilbage til 1867, hvor loven af 13. marts om skibsregistrering bliver vedtaget. Det er i den forbindelse, man går over til et nyt målesystem i tons istedet for det tidligere anvendte system med commerslæster. Efter 1893 er der desuden en fortegnelse over danske fartøjer under 20 tons brt. og en fortegnelse over danske både under 5 tons. Skibsregistreringen føres som 2 registre – et centralt og et lokalt. En stor del af hovedskibsregisteret er afleveret til Rigsarkivet, mens lokalregistreringen for størstepartens vedkommende stadig er at finde på de respektive toldkamre. Ved en henvendelse til det toldkammer, hvorunder skibet er registreret, vil det være muligt at få oplysninger om skibet. Her findes bl.a. kopier af



Alle fartøjer over 20 tons er underlagt skibstilsynet. I forbindelse med en lovgivning fra 1920 afholder skibstilsynet hvert fjerde år hovedsyn for nye skibe og for skibe, der er optaget i klassificeringsselskab, såsom Norsk Veritas Bureau Veritas m.fl. For ældre skibe afholdes der hovedsyn hvert andet år. Skibets første hovedsyn er mere udførligt end de efterfølgende. I hovedsynsrapporten fra dette hovedsyn kan man være heldig at finde oplysninger, der kan have betydning for rekonstruktionen af skibet. Hovedsynsrapporten for »Anna-Møller« fra 1924 indeholder oplysninger om dimensioner på tømmeret i skroget, mål på luger, ruf, samt dimensioner på rundholter.

For fartøjer under 20 tons og ned til 5 tons afholdes der kun hovedsyn på nybygninger, og derudover kun når maskinen udskiftes, eller når der sker ejerskifte.

Skibstilsynet fører tilsyn med skrog, maskine og udrustning, og i forbindelse hermed føres der en tilsynsbog, der altid følger skibet. Oplysningerne i tilsynsbøgerne er som regel yderst sparsomme og vidner kun om større reparationer i skroget, udskiftninger af maskiner o.l.

I forbindelse med denne undersøgelse af skibets fortid vil det være helt naturligt at stille det spørgsmål, om det er muligt at finde tegningerne, der har været anvendt ved skibets bygning. –

*Sejltægning til 3-mast skonert
Fulton. Capt. M. Eriksen.
Marstal 19. sept. 1914.
Signeret: Ludvig Johansen.*

Men har vil man ofte søge forgæves. Enten er tegningerne bortkommet, eller også har der slet ikke været anvendt tegninger. Nogle skibsbygmestre har efter endt læretid fået en uddannelse som skibskonstruktør ved orlogsværftet eller lært sig kunsten at lave en linietegning andetsteds, mens andre fortsat har bygget på klamp eller efter model. Anvendelse af tegninger ved de mindre klinkbyggede både var et næsten ukendt begreb. Hvis der har været anvendt en tegning er der tale om en linietegning. Denne tegning er en grafisk fremstilling af skibets form. Den giver ingen oplysninger om dimensioner og samlinger: Her støttede man sig alene til gamle håndværkstraditioner. Ud over linietegningen kan der også have været anvendt en rigningstegning eller et sejlrids. Denne tegning kunne enten være meget smukt udført eller blot en grov skitse, hvor skibsbygmesteren har kunnet få længderne på rundholterne, riggeren målene på den stående rig og sejlmageren de mål, hvorefter han kunne sy sejlene. Netop denne tegning fandt man af Nationalmuseets skib *Fulton*.

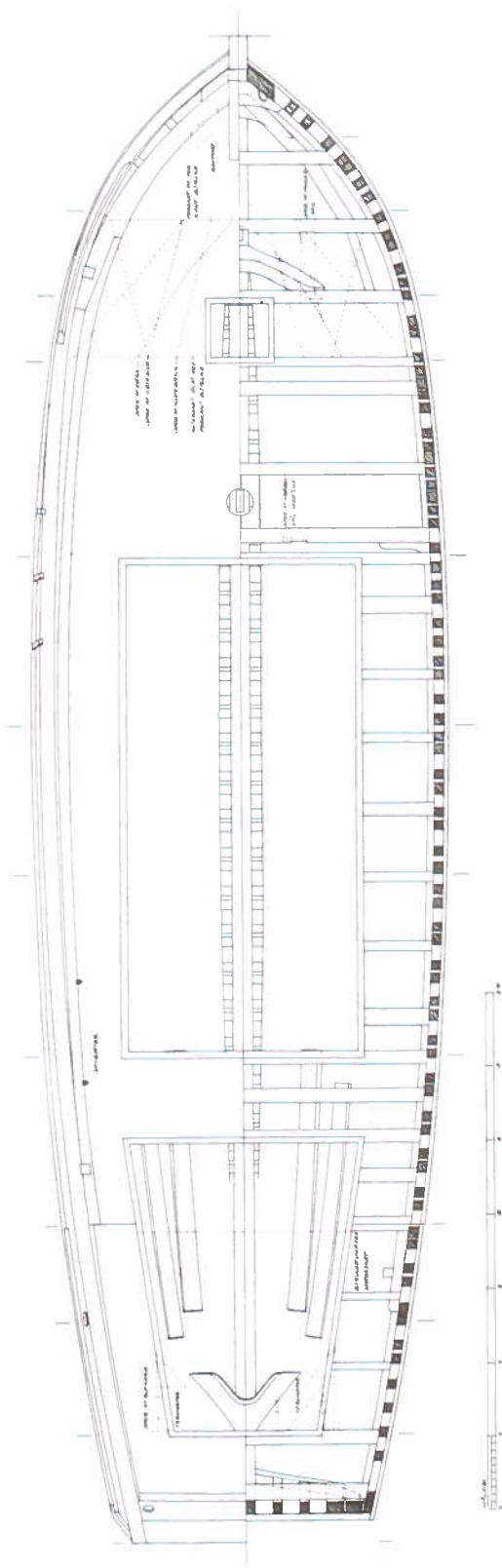
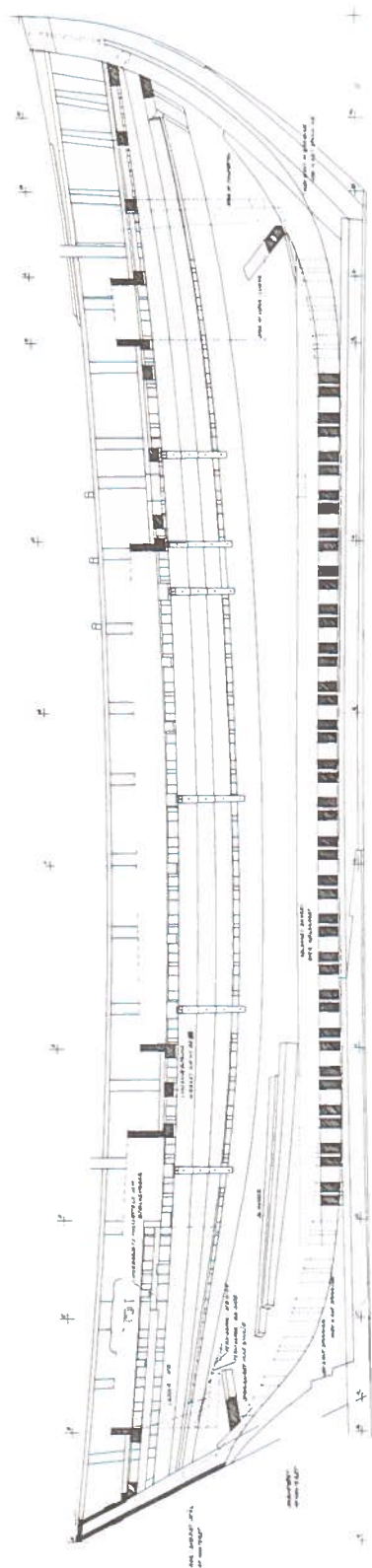
Det vil derfor være umagen værd, at søge tilbage til det værft, hvor det pågældende skib er bygget – hvis det endnu eksisterer – eller søge at få oplyst, om der ligger nogle afleveringer fra det pågældende værft på et af de maritime museer.

Af andre kilder skal nævnes de personer, som har sejlet med skibet. Her er det først og fremmest de tidligere ejere af skibet, der kan være til stor hjælp. Hvis disse imidlertid ikke lever mere, kan man opsøge evt. børn og pårørende. Disse ligger måske inde med billeder af skibet, forskellige dokumenter og effekter, som f.eks. det oprindelige bilbrev, eller byggekontrakten, som det var tilfældet ved *Anna Møller*.

Når kilderne er udtømte, er der kun tilbage at gå på opdagelse i selve skibet. Det vil ofte være muligt at se de ændringer, der er foretaget igennem tiderne specielt, når man har nogen viden om det i forvejen. F.eks. vil en lugeudvidelse give sig til kende i en særlig kraftig stikbjælke i sidedækket, der så viser sig at være den oprindelige lugeendebjælke. Opbygningen af den oprindelige kahyt eller forlukaf giver sig gerne til kende ved malingsspor oppe under dækket eller fernisspor på garneringen. En evt. forlængelse i skroget vil kunne ses på senere indbyggede elementer, der ofte mangler profileringer eller har en helt anden karakter. Ønsker man en fuldstændig klarhed over skibet, kan man give sig i kast med en opmåling af hele skibet.

Skitseforslag:

Når man har fuldstændig klarhed over skibets oprindelige udseende og senere ændringer, kan man begynde at skitsere på, hvorledes skibet skal se ud i sin fremtidige skikkelse. Det vil nok være helt naturligt at begynde på riggen. Da man meget sjældent har





*Galeasen Esther af Lohals
fotograferet omkring 1910.*

den oprindelige rigtegnning, har man ofte kun et fotografi at støtte sig til. Viser fotografiet skibet set lige fra siden, er det fristende at tage målforholdet direkte. Men ligger fotografiets øjepunkt meget lavt, og skibet samtidig krænger let over, – væk fra betragteren, – kan der meget nemt blive en forkortning, der kommer til at betyde at masterne bliver for korte.

Carl Schwenn anviser en metode i sin bog »Linieperspektiv« (1960) en metode, hvor der ud fra et fotografi af en given genstand kan konstrueres en målfast tegning, når blot nogle få mål på en pågældende genstand i forvejen er kendt. (Denne metode har været anvendt ved rekonstruktionen af riggen på *Anna Møller*). Findes der imidlertid ikke noget brugbart fotografi, må man støtte sig til tegninger, og billedmateriale af andre tilsvarende skibstyper. Findes der et såkaldt skipperbillede eller kaptajnsbillede, d.v.s. et skibsportræt i form af et maleri eller en tegning af det pågældende skib, ville dette kunne give alle de rigdetaljer, som fotografiet eller et evt. sejlrids ikke giver. Disse billeder af skibet er ofte meget naivistiske, men med skipperen som garant for rigtigheden af rigdetaljerne.

Når skitsen til rigtegningen er færdig, kan man gå over til at skitsere den oprindelige dæksplan op. Ved at se i målingsbeviserne og på de spor, der var at finde i skroget, er det muligt at finde frem til de rette dimensioner og den rette placering af ruf og lu-

*Snit og plan fra forfatterens
detailopmåling af galeasen
Anna Møller ex Esther.*

ger. Målingsbevisets mål er indvendige mål på ruf og luger, og højden er målet fra overkant af dækket til overkant af ruftaget eller overkant af færdig luge. Med hensyn til placering af kabys, anker- og krøbbelspil, skylighter og nedgangskapper mm. må der henvises til evt. fotografier eller lignende afbilninger af skibet.

Når man har fundet frem til den oprindelige dæksplan må man prøve at løse apteringen under dæk. Her må man arbejde i et længdesnit, samt i et plan, der både viser afgrænsningen af dørken, hvor den i en bestemt højde skærer skibssiden og dæksgenemskæringerne ovenover. Som yderligerekontrol kan man arbejde med 3 til 4 tværsnit forskellige steder i skroget, således at man kan kontrollere, om der er gulvplads nok, om køjebundene bliver brede nok, og om der er ståhøjde. Selvom de fleste skibe oprindeligt har været rene sejlskibe, er det nok en forudsætning for fartøjets fremtidige anvendelse som lystfartøj, at der installeres en maskine. Den må der først og fremmest tages hensyn til ved apteringen under dæk. På de større skibe er det muligt at få anbragt maskinen under dækket agten for den agterste mast, og uden at den behøver at gribe nævneværdigt ind i apteringen i agterkahytten.

Vælger man at rekonstruere forlukaffet, er det muligt her at få to til fire køjepladser. I lastrummet indrettes salonen, og her får man den bedste udnyttelse af pladsen ved at lave køjer eller skabe ude under sidedækkene. Køjerne dækkes af langsgående køjeskoter umiddelbart op til lugekarmene. Op ad køjeskoterne kan der sættes langsgående kistebænke, eller hvis skibet er bredt nok, kistebænke i den ene side og en sofa med et bord foran i den modsatte side. Kabysen kan med fordel placeres i den agterste ende af salonen umiddelbart op ad maskinskottet, hvor der er mindst bevægelse, når skibet arbejder i søen. Man kan også vælge at have kabysen på dækket, indrettet i skibets oprindelige kabys.

I den del af skroget, der ligger mellem salonen og forlukaffet, er det muligt at indrette et eller måske to mindre sovekahytter, og i forbindelse hermed, et toilet. Det er imidlertid kun de største skibe, som f.eks. tremastskonnerterne, hvor det er muligt at få fuld ståhøjde under dæk – og her kan det endda knibe. På de mindre skibe er det muligt at få denne ståhøjde under trimlugen, hvis der er en sådan: Når blot der er ét sted i rummet, hvor man kan rette sig helt op, når man skal i eller af tøj, behøves der ikke mere i en sovekahyt.

De mindre fartøjer såsom frederikshavnerkutterne eller de små jagter og galeaser kan indrettes efter næsten samme princip. Dog er det næppe muligt at få plads til ekstra sovekahytter ud over forlukaffet. Endvidere kan det også være svært at få den nødvendige ståhøjde i selve lugen i salonen i denne størrelse skibe,

og det kan blive nødvendigt at gøre lugekarmen højere end den oprindeligt har været. Man bør dog søge at holde lugen så lav som mulig, og helst under lønningen, så den ikke skæmmes af fjernkending.

Det er straks et helt andet problem med fartøjer som silde-, dæks og halvdæksbåde, hvor det er så godt som umuligt at få indrettet salon under de oprindelige luger. Resultatet bliver da også, at de fleste bygger et stort ruf over lugerne og fortsættende i denne havkrydsertankegang indrettes der et stort cockpit agten for ruffet. Alternativet hertil kunne være at man nøjedes med lukafferne for og agter i skibet og lod lastrummet eller damdækket være som det er: Man ville således bevare bådens oprindelige særpræg og i tilgift få et stort rummeligt cockpit forærende.

Selve restaureringen:

Skrog: Skal restaureringen have nogen værdi er det en vigtig forudsætning, at der kan bygges videre på et godt og et sundt skrog. Her kan man enten få et værft til at gennemgå skibet og give tilbud på reparationen, eller man kan finde et værft, hvor man kan få



*Skibsportræt af sluppen Ruth
malet af ukendt kunstner.
Billedet er formentlig udført
i årene 1920 til 1923.
(Portrættet ejes af bådbygger
Holger Brinck, søn af den
tidligere ejer af Ruth.
(N. A. (Brinck) Mortensen).*

skibet på land, og hvor man selv kan få lov at gå til hånde. Skal man selv lave en stor del af arbejdet kan der henvises til Holck's Fagtegninger. De giver en god forståelse af konstruktionen, og hvordan arbejdet udføres i de større kravelbyggede fartøjer.

Dæksaptering: Når skrog og dæk er færdigt, og skibet er sat i vandet, kan man gå igang med dæksapteringen. Nu, hvor man ikke er så afhængig af værftsfaciliteterne, er der mulighed for at lave en stor del af arbejdet selv. Har man blot adgang til strøm til diverse håndmaskiner, kædesav, håndhøvl, boremaskine mm. kan man indrette værksted i skibet og på kajen, hvor man ligger. Vedrørende arbejdets udførelse er det vigtigt, at dette bliver udført håndværksmæssigt korrekt, og at man er omhyggelig med den afsluttende finis. Der skal i den forbindelse advares imod at anvende Holck's Fagtegninger direkte, idet der er tale om en tradition fra kutterværfterne fra en periode umiddelbart efter krigen (standardkutteren), der er meget forskellig fra traditionen fra småskibsværfterne omkring århundredeskiftet. Derimod er den mere anvendelig til de større sejlførende kravelbyggede fiskefartøjer, da det er fra denne tradition, den har sit udgangspunkt. I det hele taget er det overordenligt vigtigt for det færdige resultat, at samlinger, profiler, afrundinger mm. udføres i overensstemmelse med den tradition, hvorefter det pågældende skib er bygget og inden for den rigtige tidsperiode. Desværre findes der meget lidt materiale herom. I den forbindelse skal nævnes Jens Friis-Pedersens bog »Sejlskibe«, hvori der gives nogle detaljerede opmålinger og fotografier af dækseksteriører og af apteringer i kahytter og lukaffer. Der udover kan der kun henvises til at studere fotografier og andet billedmateriale af skibe fra den tid, eller at studere de skibe nærmere, hvor disse detaljer endnu er bevarede. (Nationalmuseet skal gerne være behjælpelig med at videregive de erfaringer vi har høstet ved restaureringen af *Anna Møller*).

Rigning: Selve udførelsen af rigningen, tildannelse af rundholter, udfærdigelse af stående og løbende rig skulle ligge indenfor den enkelte bådejers egen formåen. Dog skal der en professionel smed til at lave de forskellige beslag i riggen. Rundholternes længder fås af den rekonstruerede rigningstegning, medens selve proportioneringen laves efter gældende håndværkstraditioner. Her er det meget vigtigt at rundholterne får de rette proportioner – nok så meget for syns skyld! Det er svært at se om en mast er rigtigt tildannet, men er den forkert er man sjældent i tvivl. Igen kan der henvises til Holck's Fagtegninger. I denne er der anvist en metode til dimensioner af masteemnet fra dækket og op til godset – og fra dækket og ned til hælen. De øvrige rundholter såsom bomme og gafler dimensioneres eksempelvis efter en regel, der siger en kvart tomme per fod af hele rundholtets længde. (Ring-



*Dæksarrangement i Lynæs-
båden Vilhelm af Kastrup.
(Foto: Kaj Lund, 1978).*

Andersen). For bomme skal største dimension på rundholtet ligge i trediedelspunktet nærmest nokken og for gafler skal det ligge i trediedelspunktet nærmest masten.

Til udførelsen af den stående og løbende rig skulle det være overflødigt at henvise til Jens Kusk Jensens »Praktisk Sømandskab«. I den vil man kunne finde svar på næsten alle de problemer, man støder på ved oprigningen af gamle sejlskibe. Det er dog hovedsagelig store skibe som f.eks. bramsejlsskonnerter, brigger, barker og fuldskibe, der er beskrevet i bogen. Når det drejer sig om de helt små fartøjer såsom joller med smakkesejl, kan der henvises til Kusk Jensens lille bog »Sømandskab for baade, lystfartøjer og motorbaade«.

Selve oprigningen af skibet er vel nok det, der optager den enkelte fartøjsejer mest. Desværre er det også den del af restaureringen, hvor alt for mange forfalder til at overhænge riggen med en masse unødige detaljer. Det er de færreste, der har indset, at skibet rigget op efter sit oprindelige udseende og i overensstemmelse med den gældende håndværkstradition, nok kan være meget enkelt, men måske så meget desto mere virker stærkest, fordi den er udført rigtigt. Sætter man f.eks. to-delt master i et skib, der oprindeligt har haft pælemaster, tager man måske noget af den lethed af rigningen, som lige netop har været karakteristisk for dette skib. Et andet eksempel, hvor der er særlig tilbøjelighed

til at romantisere, er ved ansættelse af vanter. Her bør man sætte jomfruer og taljereb, hvor der oprindeligt har siddet jomfruer og taljereb, og vantskruer, hvor der har været dét. Ved de mindre fartøjer, som f.eks. silde- og dæksbådene, virker det forkert at sætte små jomfruer og taljereb, hvis der oprindeligt kun har været sat an med sytov. Igen at man på jollerne sætter vantet an med sytov, hvis det oprindeligt blot har været stukket ned gennem et af hullerne for toldepindene – hvis der overhoved har været vanter – og gjort fast på langremmen.

Sejl: Det er vel nok de færreste, der tør give sig i kast med selv at sy sejl, men på et eller andet tidspunkt vil de fleste nok stå overfor at skulle reparere et sejl. Igen kan der henvises til Kusk Jensen. Bag i bogen har han et afsnit om sejlsyning.

Den her beskrevne fremgangsmåde ved restaureringen af gamle træskibe må nok betegnes som idealsituationen. Det er kun de færreste, der har råd til indenfor en kort tidsperiode, at restaurere skibet fra ende til anden. For de fleste fartøjsejere er restaureringen en langvarig proces, hvor tid og penge er en afgørende faktor. Restaureringen kan derfor strække sig over flere år. Så meget desto mere er der grund til at have en helt klar målsætning for restaureringen af skibet. Man bør allerede på et meget tidligt tidspunkt have klarhed over skibets historie og dets oprindelige udseende, for således, med udgangspunkt i dette, at kunne tage stilling til, hvordan skibet skal indrettes, så det også tilfredsstillende kravet til dets fremtidige anvendelse som lystfartøj. Man kan derpå trin for trin restaurere skibet i det omfang, der er tid og penge til det. – Og her er det meget værdifuldt at man, så snart fartøjet er tilstrækkelig sødygtigt og kan opfylde sikkerhedsbestemmelserne, møder op til regattaerne og kommer sammen med andre træskibssejlere, som har de samme interesser og problemer.

STEEN SIEBKEN

Skonnerten Martha af Vejle

... eller »Vores måde«

Som med TS – således også med os. Det hele begyndte i 1971. Kristian Blak havde gennem nogen tid været på udkig efter et passende skib, som kunne rigges op igen – og sejles med, på den rigtige måde, for sejl og så videre.

Nærmest fra barnsben havde han plasket rundt i både, og sammen med sin bror havde han også nået selv at bygge en – SPUTNIK – en sejljolle. Forøvrigt efter Populær Mekanik's »13 både du selv kan bygge«.

Men han fik altså lyst til noget større, og så faldt valget på *Martha*, 51 BRT, dengang hjemmehørende i Fåborg. Et typisk dansk træskib, jagtbygget med platgattet agterende og rund stævn. Skibet havde i nogen år tjent som stenfisker, heldigvis havde det været udstyret med en stålkasse i lasten, men det var selvfølgelig alligevel nødvendigt at bearbejde det en del, inden det igen kunne blive et ordentlig sejlskib. På det tidspunkt, hvor Kristian overtog det, var der kun den drastisk nedkappede fokkemast tilbage af den oprindelige to-mastede skonnertrigging, og agter var det traditionelle træstyrehus, som selv om det da var meget hyggeligt, måtte vige, hvis skibet skulle føres tilbage til sit oprindelige udseende.

Kristian havde set på flere af disse gamle træskibe, som jo dengang var nemmere at få fat i end nu, og *Martha* var som de andre blevet kigget efter i sømmene både af ham selv og hans rådgivere – og han syntes altså nok, at den så ud til at være besværet værd. Efterhånden som han fandt frem til flere af de tidligere skippere, fik han også ret så fyldige oplysninger om, hvordan skibet havde set ud i sin skønne ungdom, og hvordan det i tidens løb var blevet behandlet og brugt. Skibet var oprindeligt bygget i Vejle i 1899 på Simon Lindtners Værft som en to-mastet for-'n-agter skonnert, med pælemaster, og først i 1923 udstyret med motor.

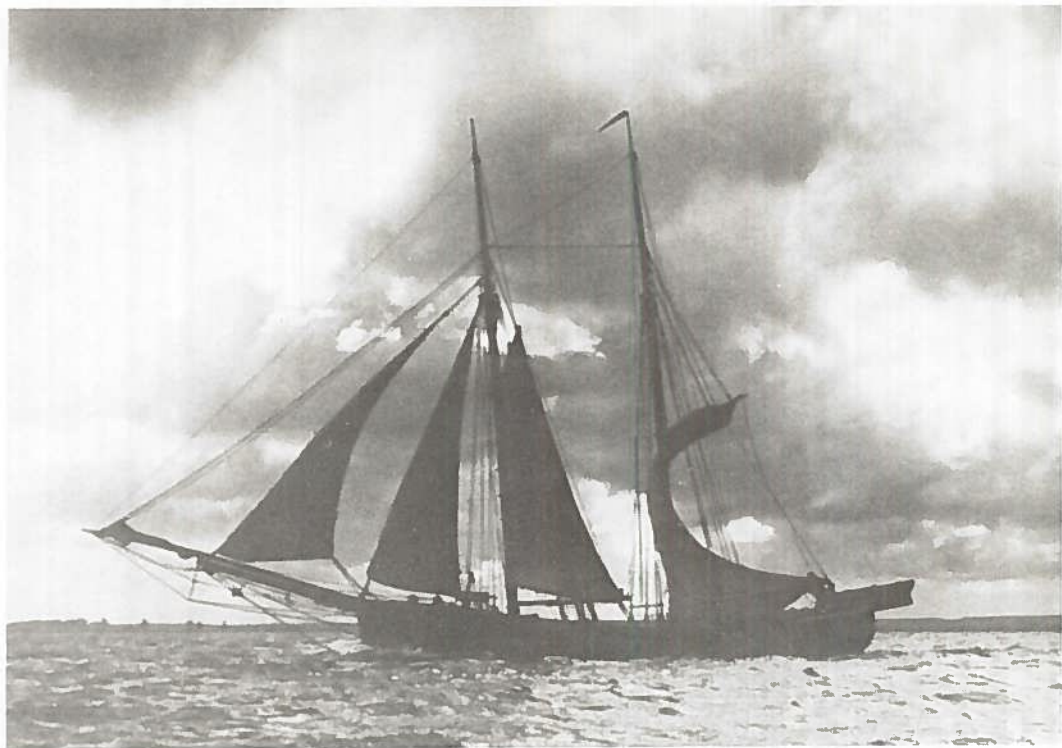
Men inden rigningen kunne sættes op, var der nogle andre ting, der skulle klares. Fra begyndelsen havde man været klar over, at kølsvinet var tjenligt til udskiftning. Fornyerelserne af tømmeret i

skroget var så småt startet i 50-erne, men i et halvfjerds år gammelt skib var der naturligvis stadig noget at se til. Og under alle omstændigheder er et skib af *Marthas* størrelse jo underlagt de regler og krav, det offentlige vil forlange opfyldt, hvis skibet skal sejle under dansk flag. Så sammen med de venner, der hurtigt begyndte at blive draget ind i arbejdet med skibet, og under ledelse af Ole Hartvig, fik han skiftet kølsvinet og nogle bordplanker og spant-stykker hist og her. – Kort sagt: Dette skib begyndte i støt og sikkert tempo at dræne Kristian for kontanter af enhver art.

Det havde fra begyndelsen stået ham klart, at skulle skibet blive færdigt og klar til sejlads i sin oprindelige skikkelse, så skulle det ske på grundlag af gør-det-selv-princippet. Derfor kom der efterhånden i forholdsvis vide kredse til at gå rygter om én, der gik og rodede med et gammelt skib, som han selv var ved at sætte i stand, – om at man kunne komme med ud at sejle om sommeren, og om at man også ville være velkommen til at hjælpe til om bord med lidt af hvert. Og derfor skete det selvfølgelig også, at nogen rundt omkring, som f.eks. os med »Rasmus Klump bygger skib« og lignende i baghovedet, slumpede til at gøre vores entré. Det skete selvfølgelig også, at vi på disse sejlture i de danske have lod samtalen falde på selve dette at have et sådant skib, pengene det kostede, måden at få det til at ligne noget på, tiden der ville gå inden det overhovedet kom så vidt, – og alle disse ret alvorlige og uromantiske anliggender. Ja, i sommeren 1973 fik Kristian fra flere forskellige, uafhængigt af hinanden, forslag i retning af at gøre skibet til en eller anden form for selvejende institution.

Hvad vi på denne måde havde stukket næserne i, var der i alt fald nogen af os, som først en rum tid senere begreb i fuldt omfang. Resultatet af sommerens snak blev imidlertid, at Kristian i efteråret 1973 kaldte venner og bekendte af skibet sammen, for at prøve, om det kunne lade sig gøre at stable en organisation på benene, der ville kunne tage sig af skibet fremover. Det var samtidigt hans hensigt vederlagsfrit at overgive skibet til den som ejendom, hvis den altså kom op at stå. Et forhold, der jo måtte glæde de forsamlede nok så meget på grund af den tillid, der lå i det, men som sikkert også forlenede os med en snert af en ganske ubegrundet optimisme i forbindelse med sagens økonomiske aspekter i øvrigt.

Den gruppe, der påtog sig denne opgave, var nemlig ret homogen med hensyn til alder. De ældste var midt i tyverne, de yngste måske lige knap tyve, og de fleste af os havde derfor forholdsvis begrænsede erfaringer angående operationer, der krævede rådhed over større pengemidler. Skibet, der havde kostet godt 50.000 i 1971, var altså en gave, der blev lagt i vores favn, – det mindste, vi så kunne gøre, var at klare resten! *Foreningen til*

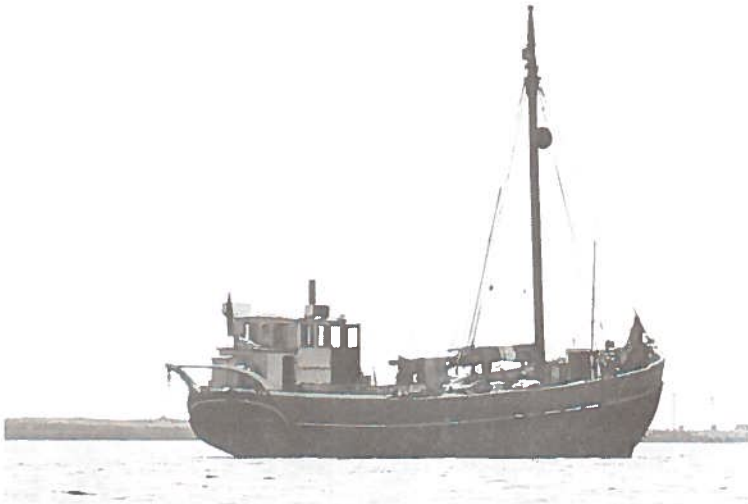


Andreas (nu Martha) Ud for Rügen 1910. Manden ved stormbommen er den daværende fører C. C. Gadeberg. (Foreningens arkiv).

Skonnerten *Marthas* Restaurering blev dannet. Den blev ejer af skibet, og dens eneste, men klart erklærede formål blev, at restaurere og bevare det som et sejlførende skib og udforske dets historie. Foreningens vedtægter fastslår desuden, at medlemmerne selv aktivt skal deltage i løsningen af disse opgaver. Altså Gør-det-selv-princippet som organisationens grundliggende krav til sine medlemmer.

I økonomisk henseende var foreningens centrale problem, at skibet, som forholdene var, ikke kunne anvendes direkte til indtægtsskabende virksomhed, f.eks. ved passagersejls, eller som lejrskoleskib, først og fremmest fordi ingen af os var skibsførere med erhvervscertifikat, men også fordi skibet ikke var i en sådan stand, at det umiddelbart, eller for den sags skyld i en nogenlunde nær fremtid, ville kunne sættes i drift som f.eks. lejrskoleskib. På den anden side, hvis Foreningen til Skonnerten *Marthas* Restaurering ejede et skib, kunne dette udmærket i foreningens regi sejle med – og føres af – foreningens egne medlemmer, forudsat, at førerne og skibet i øvrigt opfyldte de almindeligt gældende krav, når skibet fungerede som såkaldt lystfartøj.

Et andet ret så væsentligt element i den økonomiske problemstilling var, som før antydte, at der i eller omkring den kreds, der dannede foreningen, og blev dens første medlemmer, ikke



var nogen, der var bemærkelsesværdig rige. Og man kunne heller ikke forvente opbakning fra en eller anden pengestærk »bagmands-gruppe«. Vi var ganske enkelt 22 personer, der skulle udføre arbejdet med restaureringen selv, men vi skulle altså også selv sørge for det økonomiske grundlag. Vi forestillede os faktisk – hvor mærkeligt det måske kan lyde for en tænksom eftertid – at projektet var rimeligt gennemførligt med vores bare hænder og forenede evner. De nødvendige penge ville komme ind i form af kontingent fra medlemmerne, vi forestillede os nemlig, at denne skare ville vokse ret hurtigt til en halvtreds-tres stykker, og når disse så betalte 300 kroner om året, ville vi kunne få indtægter på godt 20.000 kr. på årsbasis, når de fonds- og legatmidler, en forening som vores jo nok også ville kunne få, blev talt med sammen med de indtægter skibssorkestret Bramsejlsmusikanterne, som allerede da var ved at skabe sig et navn, lovede at komme med. Det kunne jo også være, at foreningen ville få gaver fra medlemmerne selv, sagde nogen.

I 1973 var 20.000 kr. som bekendt et gevaldig stort beløb, og – fandt Foreningen til Skonnerten Marthas Restaurering i alt fald – et tilstrækkeligt økonomisk grundlag for at kaste sig ud i arbejdet med denne vores 51 BRT 73-årige gamle dame.

Et eklatant og drabelig flot fejlskøn, kan vi nok sige i dag uden at fornærme nogen endda!

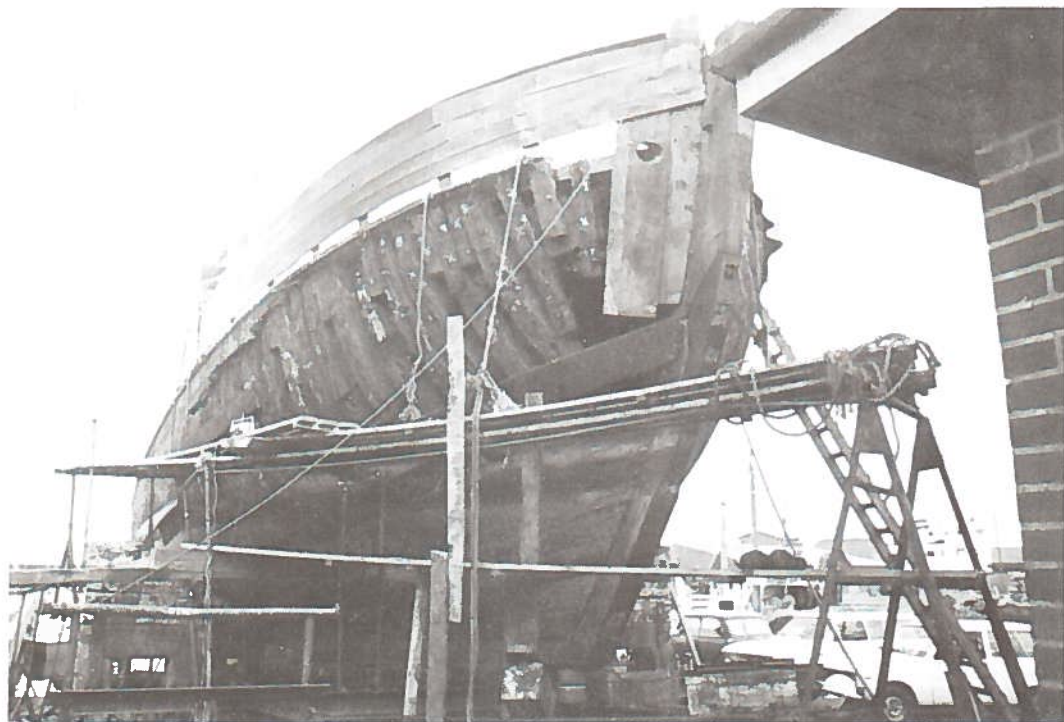
Foreningens opbygning som sådan er ret traditionel. Generalforsamlingen, hvor alle aktive medlemmer har stemmeret, er det øverste organ. Den træder sammen to gange årligt, og her skal så alle planer for skibet og foreningens virksomhed forelægges og godkendes, her vælges den daglige ledelse, bestyrelsen, på seks

personer. Som en slags garanti til Kristian for, at arbejdet med skibet fortsættes i den retning, hvor han begyndte, er der i vedtægterne indføjet en bestemmelse om, at den skipper, der har fungeret længst i foreningens tjeneste, – det vil i praksis sige ham selv, så længe han ønsker at være medlem, – har fast sæde i bestyrelsen. Det er bestyrelsens pligt at sørge for at de nødvendige opgaver med skibets vedligeholdelse og restaureringen bliver udført, hvilket for så vidt indebærer, at det bliver dens egen sag, om den kan drive medlemmerne til at bestille noget eller ej. Og bortset fra den faste skipper i bestyrelsen, er alle dens medlemmer på valg ved hver generalforsamling, alt i alt, kan man vel nok sige, et ekstremt demokratisk islæt. I tidens løb har det alligevel vist sig, at bestyrelsens medlemmer faktisk kun udskiftes, hvis de ikke selv ønsker genvalg. Et forhold, der sikkert hænger nøje sammen med selve projektets karakter.

I perioden omkring foreningens dannelse diskuterede man meget sådant noget som muligheder for skattefradrag for gaveydere, tilskud fra fonds og legater, og mange andre ting, som sådan set slet ikke havde noget at gøre med skibs-restaureringen. For hvad selve skibet angik, var alle stort set enige i alt det væsentlige. Som omstændighederne faldt, var den første bestyrelse i alt fald sammensat således, at flere af dens medlemmer var uden nogen særlig erfaring med *Martha* fra tidligere, eller for den sags skyld med andre aldrende træskibe. Det medførte, at den arbejdsiver, der var i foretaget i høj grad kom til at dreje sig om andre ting end selve arbejdet på skibet.

Man gjorde meget ved udforskningen af skibets historie, særligt i det første halve års tid. Der blev skabt kontakt med Andreas Gadeberg, søn af skibets ejer og fører fra 1901 til 1915, og dette førte med sig, dels at vi fik suppleret de oplysninger om skibet, Kristian tidligere havde fået fra Thorvald Pedersen, I.C. Fabricius og Axel Pedersen, de skippere, han selv havde haft forbindelse med, – dels, at vi for alvor fik kendskab til skibets tidlige år, hvor det havde været hjemmehørende i Vejle, og de mennesker der havde været omkring det helt fra det blev bygget. Det var selvfølgelig primært dette kendskab til skibets forbindelse med og oprindelse i Vejle, der senere lå til grund for foreningens ønske om igen at skabe skibet et tilhørsforhold til Vejle. Men hvad der måske er nok så interessant i en lidt bredere forstand, er, at vi efterhånden kom i besiddelse af forskelligt fotografisk materiale, der kan vise specifikke træk for Vejle-byggede skibe fra omkring århundredskiftet. Bl.a. var vi så heldige at have fotografier, der viste *Martha* på en sådan måde, at det har været muligt at udmåle den oprindelige rigning fra dem. Vi ledte naturligvis også med lys og lygte efter originale tegninger, men uden resultat.

Medlemmer med evner og anlæg for de mere udadrettede op-



*Martha på bedding i Søby
1976, med de gamle spanter
på plads endnu.
(Foto: Bo Sørensen).*

gaver, PR – som det så smukt kaldes, var også meget heldige i deres bestræbelser. Foreningens sag blev omtalt både i radio og aviser, og vi var selvfølgelig stolte som paver over, at sådan noget var muligt. Men det gav også ægte konkrete resultater, for vi kom ad den vej i kontakt med skovrider Erik Christiansen, der lovede os alt træ til master og rundholter, når vi engang fik brug for det. Denne gestus var jo et eminent skulderklap, der gav os et praj om, at det skam ikke kun var i vores andegård, man interesserede sig for så uoverskuelige ting som at bevare gamle sejlskibe.

I dette tidsrum, hvor alting var i støbeskeen, gjorde vi en af foreningens større opfindelser, Martha-Posten, medlemsbladet. Fra starten et forum for planer, ideer, meddelelser og ikke mindst skrøner. På længere sigt blev denne funktion selvfølgelig bladets væsentligste. Allerede fra foreningens første tid boede medlemsskaren ret spredt ud over landet – selv om de fleste altid har været at finde i Østjylland, og derfor var det betydningsfuldt med dette bindeled, der kunne give de fjernestboende et pust fra skibet og de steder, hvor der skete noget.

På de fleste skibe har man det jo nok med at fortælle historier om alle de sære og undertiden dramatiske situationer, de ombordværende mere eller mindre uforskyldt havner i. Således også på *Martha*. Netop i en forsamling som vores, hvor de fleste kun ser hinanden en gang imellem, og hvor kun en del af styrken



*De nye spant-stykker
er ved at være klar. 1976.
(Foto: Bo Sørensen).*

sejler samtidig, bliver det at fortælle – og høre – de forskellige skrøner igen og igen, nemt et fast indslag. Det gør også, at man altid har emner nok at tage fat på, når nye interesserede melder sig. Alt det spændende og måske oven i købet lidt småskøre kommer på denne måde til at udgøre en slags »åndelig« ballast for alle dem, der har berøring med skibet. Det bliver en fælles arv, som vi alt efter sjælsstyrke og temperament omfatter med de samme følelser, som gælder selve skibet. Med bladet fik vi også fællesbetegnelsen »Marthanere«.

Opgavens omfang ...

Medlemsskaren voksede støt, dog selvfølgelig alt for langsomt for os, der allerede var sprunget ud i det. Men det tog tid før det rigtigt gik op for os alle, at vi var med for at arbejde, og ikke for at lege forening og sejle ture. Medvirkende til denne bløde start var, at perioden mellem hovedsynene på et skib som *Martha* jo er to år, så da skibet havde overstået et sådant i 1973, havde foreningen et sorgløst år i 1974. Om sommeren sejlede vi for det meste som ledsageskib for *Imme Gram* og *Seppe Als*, spejder-vikingskibene fra det sønderjydske. Skibet havde dengang fast havn i Haderslev netop på grund af det gode veteranskibs-miljø, der rådede dér omkring »Nausten«, hvor *Jensine* var taget under behandling, og

hvor også *Imme Gram* holdt til. Vi med *Martha* havde »husly« over for hos *Grethe Witting*-projektet.

Men anderledes alvorsskyer trak sammen omkring os. For de mere kyndige var klar over, at før det var rimeligt at begynde den egentlige oprigning, trængte tømmeret i forskibet, specielt stævnen, til en kærlig hånd. Forgriberne på *Martha* ville blive meget lange, ca. 11 meter – skibets skrog målt i dækket er godt 20 meter – og man var ikke sikker på, at den gamle stævn uden videre kunne bære en sådan belastning igen. Så vi begyndte så småt at forberede os på at skifte stævntømmeret. Samtidig skulle der også skiftes hvad der viste sig nødvendigt af spanter og bordplanker, i alt fald i den ene side af forskibet. Vi bestilte et læs tømmer, som ingen af os før – eller for den sags skyld siden – havde set magen til.

Arbejdet begyndte i sommeren 1975 i Søby under ledelse af Kristian og Ole Peter Kjellerup, der var bådebygger af profession og netop blevet medlem. Da det gik op for dem – de fleste af os andre var med på den værste – hvad opgaven egentlig indebar, overvejede man at »nøjes« med reparationer af den gamle stævn. Men bl.a. fordi Statens Skibstilsyn stærkt tilrådede det, besluttede man at skifte alt stævntømmeret. Stævnens nederste del, fra kølen til lidt over vandlinien, ville kunne nås i den periode, vi kunne arbejde i, i denne første sommer; dertil ca. 10 spanter og planker i forskibets bagbord side som de væsentligste udskiftningsopgaver det år. Resten, altså stævnens øverste del og styrbord side skulle så klares året efter.

Der er ikke meget at sige til at både vores venner i Søby og mange andre der, som kendte skibet fra tidligere beddingsbesøg, nok var noget skeptiske. Mon ikke vi havde gabt lidt for højt. Men det lod sig faktisk gøre. Underdelen af stævnen kom på plads og passede også til resten. Ole Peter følte det som sit andet svendestykke, og vi andre var også præget af en vis højtidelig stemning. Skibet blev samlet midlertidigt, og vi sejlede hjem. Nu med kurs mod Vejle, hvor vi havde fået plads fremover.

Arbejdet ombord fortsatte i efterårsferien, og året efter i stort set alle ferier og helligdage. I påsken blev den øverste del af stævnen monteret. I Søby havde vi fået at vide, at den bare skulle kunne glide ned på plads, styret af bordplankernes ender i spundingen, en forklaring, der havde fået os til at kigge lidt, men det virkede fint. Der blev bygget en stor buk af telefonpælestumper skrævende over fordækket, heri blev stævnen hængt op, og så firet ned på plads. Om sommeren igen til Søby for at gå på bedding, denne gang for at klare styrbordsiden af forskibet. Vi skiftede 22 stykker spant og en tilsvarende mængde bordplanker.

I takt med at projektets omfang gik op for os for alvor, skete der ændringer i andre forhold, der fik nok så stor betydning for



*Agterrammerne tildannes,
sommeren 1980.*

(Foto: Henrik Christiansen).

foreningen. Kristian drog bort for at slå sig ned på Færøerne og var altså ikke længere involveret i den daglige ledelse. Det ansvar, som han havde båret den væsentligste del af, sikkert fordi han som ejer oprindeligt havde stået med det alene, skulle resten af foreningen og specielt bestyrelsen, nu selv til at overtage fuldt ud. Medlemmernes antal var også vokset, selv om nogen af de »gamle« efterhånden trak sig ud, og det indebar, at der efterhånden var mange, som ikke fandt sig tilrette i det praktiske arbejde om bord, fordi deres erfaringer ikke rakte så langt. På generalforsamlingen i efteråret 1975 brød det, vi kalder foreningens »ungdomsoprør«, for alvor ud. Vi drøftede indgående vores indbyrdes relationer, krav om at man forholdt sig mere bevidst og direkte til oplæring af nye medlemmer, rimeligere fordeling af interessante og mindre interessante opgaver, ligesom også spørgsmålet om, hvordan det skulle foregå, når børn var med om bord. Specielt de kvindelige medlemmer fandt ofte de forhold og de opgaver, foretagetet bød dem, utilfredsstillende. De mere »etablerede« medlemmer forsvarede sig naturligvis bravt; men på længere sigt blev der sat meget i skred, og nogle værdier er blevet trukket frem, som tidligere var utilgængelige for i alt fald en del. Når der arbejdes på skibet af et større antal medlemmer med flere forskellige opgaver, tilstræber man at koble »nye« og



*»Natholdet« planker agterspejlet op, sommeren 1980.
(Foto: Henrik Christiansen).*

»gamle« sammen, således at indseende og greb om sagerne bedre kan smitte af. En lige fordeling af spændende opgaver hæmmes af de krav, arbejdet naturligvis stiller til erfaring og håndelag, men er faktisk uomgængelig nødvendig hvis medlemmernes interesse skal kunne fastholdes.

I de lange vinteraftner i disse år begyndte det også at gå op for os, at der var visse mangler ved projektes økonomiske grundlag. Selv om der efterhånden var godt et halvt hundrede såkaldt aktive medlemmer, og ca. hundrede støttemedlemmer – de sidste betaler kun lidt i kontingent, men har til gengæld ingen stemmeret – så var der ikke penge nok i kassen på noget tidspunkt. Bramsejlsmusikanterne tjente virkelig af og til hæderlige summer, men de samlede indtægter vedblev at være for små. Imidlertid viste det sig igen at medlemmerne selv var redningsplanken. Foreningen opfandt et system, efter hvilket den kan låne beløb af medlemmerne for en kortere periode. Det forudsatte selvfølgelig, at der skulle være medlemmer, der havde lidt »frigjort kapital«, men det har der altså heldigvis været siden. Den principielle holdning bag denne løsning var, at foreningen ikke ønskede at låne penge udefra med sikkerhed i skibet. Senere viste det sig muligt at kombinere disse interne lån med en kassekredit, som det offentlige stillede kaution for. Perspektivet i denne økonomiske metode er, at

restaureringsperioden må være at betragte som en fase, der kræver investering, der så må forventes at give afkast, når skibet i færdig stand kan sættes i normal drift. Man har forøvrigt fortalt os, at det i »vore dage« er ret ualmindeligt, at foreninger kan låne penge af deres medlemmer, det var noget man ellers kun så, »før verden gik af lave«.

Verden omkring os ...

Træskibsejernes Sammenslutning havde jo fungeret siden 1971, og *Martha* havde været medlem så nogenlunde fra starten. Flere af vores medlemmer færdedes undertiden i »TS-kredse«, og vi gjorde naturligvis også brug af de muligheder for fordelagtigt materiale-indkøb, som man søgte at bygge op. Men i almindelighed havde vi – bortset fra de første år i Haderslev – sådan set forholdsvis ringe samkvem med andre træskibsfolk. Vores »skiv« sejlede jo ikke særlig meget omkring. Man har talt om vores årlige ture til Søby for beddingssætning og hjem til Vejle igen som landets dyreste ferierejse. Alt i alt har »marthanerne« været for dybt begravet i deres eget mere eller mindre adskilte skib til at kunne have særlig velopdyrkede forbindelser til andre skibsfolk ud over resten af kongeriget. I pinsen 1976 blev Henrik Toft, som havde været formand for foreningens bestyrelse i en periode, valgt ind i TS' bestyrelse. Ole Wich, der allerede dengang kom meget omkring, var også undertiden engageret i samarbejde med andre skibsfolk om udstillinger rundt omkring. I tidens løb har det selvfølgelig specielt været dem, der for os var bindeleddet til TS. I 1977 var vi i stand til sammen med TS at arrangere regattaen i Vejle Havn i forbindelse med jubilæumsfesten dér, og det er en af de få gange, *Martha's* besætning har haft lejlighed til at deltage i den slags ting med faner og klingende spil, og så mange andre skibe samlet på et sted.

Men når det kom ned til de praktiske skibsbygningsmæssige detaljer, har TS for os været for langt væk. Rent bortset fra, at det set fra Jylland kan virke som en organisation stærkt præget af det sjællandske, så kan man kun dårligt lære at kalfatre og høvle master pr. telefon eller brev. Den ekspertise som findes i TS-regi, har vi således ikke rigtigt kunnet trække på – ikke at det skal lægges TS til last, men det har nok været én blandt flere medvirkende årsager til, at man på *Martha* er blevet forholdsvis rask til at forlade sig på sig selv.

På den anden side ville dette i længden kun slå til som en skrædder i helvede, hvis vi ikke i Søby havde haft mulighed for at diskutere problemerne igennem på kryds og tværs, med de venner vi har fået der. Naturligvis bliver man dygtigere og klogere af at prøve selv end af at lade være, også i disse anliggender; men hovedparten af vores fond af kneb og fiduser, må vi nok indrømme,

stammer fra fagfolk i Søby. Enkelte af dem har vi sågar ind imellem haft mistænkt for at lægge deres private ferier, sådan at de kan komme forbi med et godt råd eller fem, når de har på fornemmelsen, at vi går og fedter lidt med det hele, og håber at der daler en tegning ned fra himlen. Under alle omstændigheder er det af uvurderlig betydning for gennemførelsen af restaureringen af et skib af denne størrelse – med de begrænsede midler, vi selv råder over – at vi rundt omkring træffer nogle interesserede, som har lyst til at hjælpe i stort og småt. Sådan nogle venner findes også i Vejle, hvor skibet jo altså stort set ligger konstant, og hvis de ikke var der, ville vi trods alt kun have en teoretisk interesse i forbindelsen, som tidligere omtalt, mellem skibet og byen.

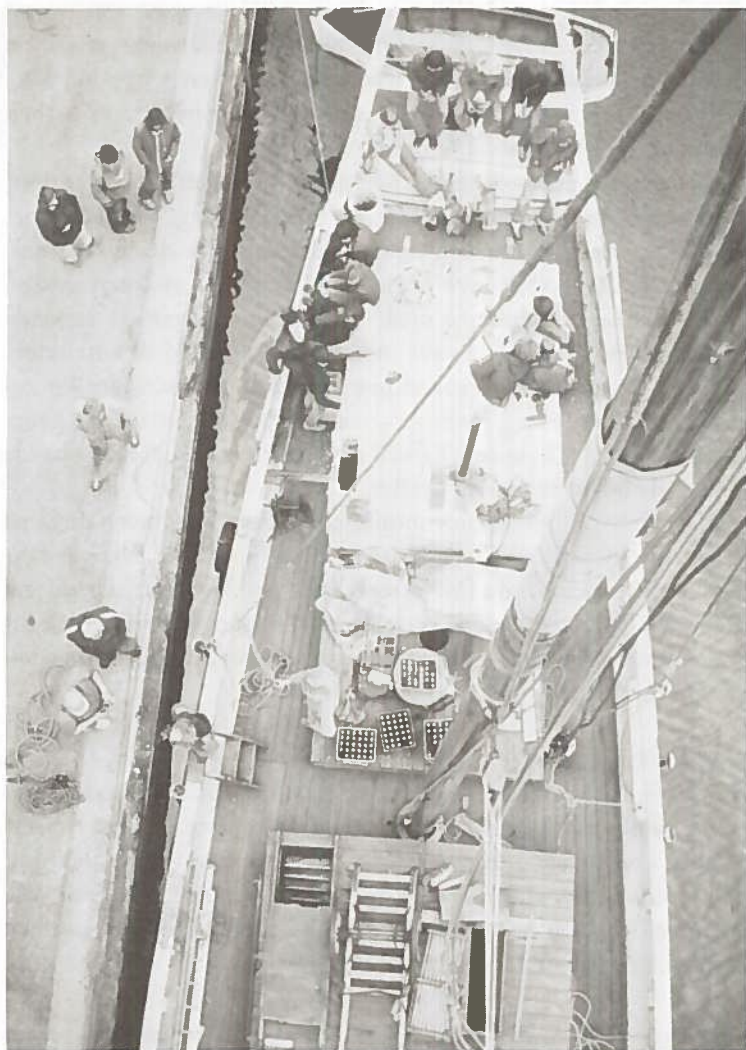
Et skib der ligner noget ...

Efter maraton-beddingsturene i 1975 og 1976 hvor nogle af medlemmerne havde været nød til at deltage i op til seks uger i træk i arbejdet, var de store indgreb i skroget til at se en ende på. Hvad der var meget heldigt, for året efter, hvor vi iegn tog på bedding – for at skifte bundplanker agter – måtte opgaverne løses uden at ret mange af »de gamle ræve« kunne være til stede. Kristian var langt væk, og Ole Peter måtte hellige sig et nystartet tømrerfirma. Så det var småt med erfarne »marthanere« i Søby den sommer. På den måde kom foreningsformen atter på en hård prøve. Folk, der ganske vist havde været med til lignende opgaver før, skulle nu ikke bare klare ærterne helt selv, men fik også for alvor øjnene op for, hvad det vil sige selv at skulle tage ansvaret for det man laver – og undertiden står lidt tøvende over for. Men styrken stod det igennem, og da skibet var klar til at gå i vandet igen, og vi jo var ret spændte på om det var tæt, eller det ville fortsætte direkte ned på bunden af havnen, meddelte en af de lokale iagttagere os, at *Martha* da altid plejede at være tæt, når den gik ud, så meget havde man da lagt mærke til. Det var meget beroligende at mærke tilskuernes tillid. Skibet var tæt også denne gang, og vi kunne atter stævne nordpå. Nu med en ny skru aksel rumlende i dybet agter, frisk fra Søby Motorfabrik. I det forløbne år havde man nemlig fået gennemført en hovedreparation af maskineriet, delvis med hjælp fra Fredericia Skibsværft, men først og fremmest fordi foreningen blandt medlemmerne tæller nogle med fagkundskab på dette område. Det har været karakteristisk for foreningen, at hvor det i tidens løb har skortet på skibstømrere og deslige blandt medlemmerne, har vi altid været godt hjulpet, hvad angik folk med uddannelse inden for metal- og maskinteknik.

Det forhold kom os tilgode, da vi i slutningen af 1978 gik i gang med at fremstille de forskellige dele til rigningen – i første omgang dog kun den stående. 1978 var ellers betænkelig nær ved at ligne

Masterne er på plads
pinselørdag 1980. Foreningens
medlemmer forbereder »rejse-
gildet«.

(Foto: John Erik Kristensen).



en død periode, mange medlemmer med erfaringer tillod sig at holde sommerferie på egen hånd, Martha-Posten var tæt ved at lide bladdøden, hvad der forøvrigt viste, hvor vigtig den i virkeligheden var, – og så videre. Men vi havde hørt fra folk omkring *Jensine*, at om der så kun var tre tilbage, så gjaldt det bare om at få en mast op – eller altså for vores vedkommende nok to – så ville mismod og træthed forsvinde som dug for solen. Tilrigning af skibe var så sandelig ellers ikke netop det vi havde haft mest at gøre med. Vi havde jo i bogstaveligste forstand arbejdet os op fra bunden. Nå, tegningerne, vi havde udarbejdet, drøftede vi med værftet i Thisted og fik på den måde retningslinier for dimensionering og den slags, og derefter begyndte vi at studere: Jens Kusk Jensen, Kaj Lund, alt hvad der var at finde f.eks. af guldne lærebøger i skibsrigning på Statsbiblioteket i Århus, og foreningens

egen fotosamling om *Martha* og lignende Vejle-skibe. Nu var vi jo ved at få en fornemmelse for, hvad vi skulle kigge efter. En spændende periode, hvor der igen kom et virkeligt opsving i arbejdet, og hvor vi lærte udtryk og beregningsmåder, vi førhen ville have betvivlet kunne være af denne verden.

Hos et medlem med hus på landet blev der indrettet riggerloft, tømrerværksted og studerkammer i tilknytning til hans eget smede- og maskinværksted, og i æblelunden blev der høvlet master. Interessen for de nye opgaver viste sig meget større end vi måske kunne have regnet med, og folk kom jævnligt rejsende endog langvejs fra for at være med i arbejdet. Med et kort intermezzo om sommeren, hvor vi tog på bedding et par uger – nærmest for at holde os i form – fortsatte arbejdet året ud, og i foråret 1980 var det hele endelig ved at være klar – på en måde havde vi vist selv lidt svært ved at tro det.

Alle wirer og beslag blev monteret på masterne, mens de lå på langs, og pinselørdag skulle alt så på plads på skibet. Det var faktisk et stort øjeblik, da fokkestaget blev trukket frem til beslaget over stævnen og havde den rette længde. Resten af pinsen blev tilbragt med at færdiggøre jomfruer og andre detaljer, og så begyndte skibet igen virkelig at ligne noget.

Så vidt, så godt ...

Da vi i sin tid begyndte at sejle med *Martha*, så man ikke så mange andre gamle træskibe sådan som nu. I de seneste år behøver selv vi, som kun sejler få dage om året, ikke at være længe ude, før vi møder enten den ene eller den anden af de mange fine skibe, der nu findes, og vi glæder os selvfølgelig også meget til at blive helt færdige, komme under sejl igen og så videre.



*Nord for Als, sommeren 1980,
skibsdrengene skræller
kartofler.
(Foto: Marian Siebken).*

Martha på beddingen i Søby, sommeren 1980. Længs spilhuset ses svedekassen og den gamle dampkedel. (Foto: Marian Siebken).



Men om det dybest set er derfor, vi har gået og rodet med dette skib i løbet af den sidste halvdel af halvfyrdserne – det er nok kun en del af forklaringen. At sejle er dejligt, og vi er jo spændt på at lære skibet at kende under sejl. Men det er ikke kun spøg, når en del medlemmer hævder, at de regner med at komme til at kede sig en del, når vi »kun skal sejle«. Det der har fanget os, er selve udfordringen. Problemer, der egentlig ligger ud over, hvad vi selv skulle kunne klare, og som altså for os har haft skikkelse af et gammelt skib af træ, – det kammeratskab, der har udviklet sig mellem mennesker, der ofte oprindeligt ikke har haft andet til fælles end en fængslende drøm, – det er, hvad der har grebet os på en måde, som vores omgivelser måske ser klarere end vi selv. Men, OK, når *Martha* kommer ud til søs for sejl, bliver vi nogle erfaringer rigere, og får måske andre synsvinkler.



Postskonnerten Vigilant af Christianssted.

Baltimore-klipper- skonnerten

I begyndelsen af 1800-tallet vandt de hurtige og meget skarptbyggede skonnerter fra Baltimore berømmelse - eller rettere blev de berygtede verden over.

Baltimore-klipperen kendetegnedes ved sin skarptbyggede og stærkt fremfaldende stævn og sin ligeså stærkt agterhældende hæk. Vandlinierne var elegante, af næsten aerodynamisk perfekt form, skroget skarpt med stor dybgang og stor styrlastighed - dvs. at det stak betydelig dybere agter end for.

Rigningen var let genkendelig ved de stærkt agterstagede master, og Baltimore-klipperen var typisk rigget som skonnert - ofte med bram- eller topsejl på begge master. Skonnertsejlet var uden bom og al rig- både stående og løbende - reduceret til et minimum. Master og ræer var så spinkle, at en Baltimore-klipper idag ville få svært ved at blive godkendt til havkapsejlads - af sikkerhedsmæssige årsager.

Iøvrigt var skroget kendetegnet ved et lavt fribord, et glat dæk og usædvanlig små dimensioner i tømmeret - vægten blev sparet til den store ballast, som skulle stabilisere det store sejleareal.

Baltimore-klipperen var bygget til fart og en forholdsvis lille last. Den var et produkt af de givne økonomiske og handelsmæssige forhold for de amerikanske kolonier, der i sidste halvdel af 1700-tallet havde arbejdet sig væk fra en total afhængighed af moderlandet England og efterhånden producerede flere og flere varer. Den restriktive merkantilistiske politik, som flertallet af Europas stater førte overfor deres kolonier: Spanien, England, Frankrig og selvfølgelig også det Danske Monarki, ville alle, at deres kolonier skulle føre varer til deres eget moderland. Der- som en amerikaner ville have sukker i theen eller kaffen, var han følgelig nødt til at købe sukker, som først havde været i England - efter at have været produceret på Jamaica og derfra transporteret til England. Det kunne være lidt vanskeligt for amerikaneren at se det fornuftige i at bringe hans sukker frem og tilbage over Atlanten, før han kunne komme det i kaffen, og derfor benyttede han en kortere, men ulovlig rute - kort sagt: han smuglede. Som smugler havde man behov for et velsejlende og hurtigt skib, der ville være den bedste forsikring for skib og ladning, og det var

derfor helt naturligt, at de amerikanske skibbyggere lagde stor vægt på netop disse egenskaber.

Med udbruddet af den amerikanske Frihedskrig blev udviklingen forstærket, idet det nu ikke alene var toldkrydsere, men reelle flådeblokader, som de amerikanske skibe skulle trodse.

At de hurtige skonnerter også viste sig at være fortrinlige som kapere gjorde ikke deres popularitet mindre. I de tider var skridtet fra kaperi til sørøveri kun et spørgsmål om et kaperbrev, og det lille skridt blev ofte taget, og da pirater også satte stor pris på hurtige skibe, var det ikke sjældent, man så de skarptbyggede amerikanske skonnerter under det sorte flag.

Efter Frihedskrigen kom den franske revolution, der også eksporteredes til Vestindien. Napoleon fortsatte, hvor Revolutionen slap, og i 1812 udbrød der direkte krig mellem USA og England. Da denne krig sluttede i 1814, var der stadig rige muligheder for hurtige skibe: Slavehandlen var blevet forbudt, de Sydamerikanske kolonier gjorde oprør imod moderlandet Spanien, Vestindien var en heksekedel af kapere og pirater, og endelig kunne man i Østen tjene store penge på ulovlig opiumshandel.

I næsten trekvart århundrede var det primære krav til amerikanske skibsbyggere altså fart, der reelt var det eneste, der kunne sikre, at skib og ladning nåede frem. Og de amerikanske skibbyggere lavede hurtige skibe. De eksperimenterede først med mindre fartøjer, lodsbåde og lignende, og fandt derigennem frem til vellykkede skrogformer, der senere omsattes i større skonnerter. Udgangspunktet for deres eksperimenteren er svært at fastslå idag. Disse håndværkere benyttede sjældent andet end deres øjemål og enkelte små træmodeller, hvorfor det kan være vanskeligt at se, hvor de har fået deres ideer fra. En af de største kapaciteter hvad angår amerikansk sejlskibshistorie, H.I. Chappelle mener dog, at det skarptbyggede skrog stammer fra Bermudasloop'en, som de amerikanske skibbyggere, i første række fra sydstaten Virginia, gjorde længere og satte en skonnertrig på. Selve skonnertriggen var kendt i Amerika fra begyndelsen af 1700-tallet og populær på grund af det forholdsvis lille mandskab, som den krævede. Omkring 1800 var man nået frem til den klassiske form for Baltimore-klipperen, således som den blev beskrevet i indledningen. På dette tidspunkt blev de omtalt som »Virginibuilt«, og det er først senere, i slutningen af typens karriere, omkring 1830-40, at den omtales som klipper. Imellem disse to årstal koncentreredes bygningen af disse hurtige skonnerter omkring Baltimore, og det er af denne grund, at typen idag kaldes Baltimore-klipper.

Baltimore-klipperen vandt sin største berømmelse i rollen som kaper under krigen mod England 1812-1814. I dette tidsrum blev der bygget mange skonnerter af typen, og en del af ret an-

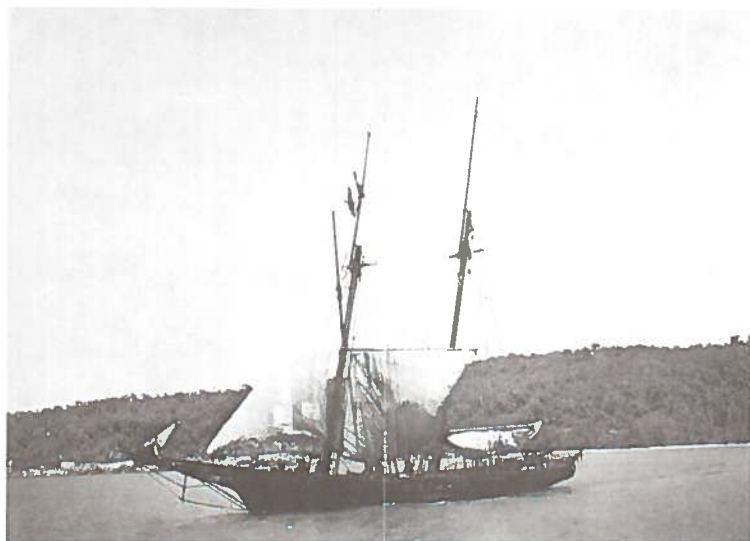
Tyv fanger tyv. Den engelske orlogsskonnert Pickle tager slaveskibet Bolodora den 6. juni 1829. Efter maleri af W. J. Huggins.



seelig størrelse. Således *Prince de Neuchatel*, som var moderat bygget i skroget for at kunne føre sin armering på 18 kanoner. Det drejede sig altså om en veritabel »man-o-war«, men mindre kunne også gøre det: oftest var de amerikanske kapere kun bevæbnet med et par mindre karronader og en enkelt lang kanon, den såkaldte »Long Tom«, der var placeret i en drejerapert midtskibs. Den beskedne bevæbning skyldtes Baltimore-skonnerternes ekstreme design, der umuliggjorde placeringen af for megen vægt på dækket. Dette forhold var amerikanerne udmærket klar over, men den engelse flåde kom ud for ubehagelige overraskelser, når de erobrede en sådan skonnert og udrustede den med skyts efter Royal Navy's standard: de blev simpelthen livsfarligt ustabile. De engelske tabslister for skonnerter i vestindiske farvande taler deres eget tydelige sprog: mange af dem forliste.

De meget hurtige amerikanske skonnerter opererede ikke alene i amerikanske farvande, de hjemsøgte selv de engelske kyster og drev rovdrift på den engelske søhandel. Der var stort set kun to muligheder for at komme dem tillivs: enten kunne man erobre dem under vindstille, ved at »skære dem ud« med mandskab i robåde, eller også skulle de overraskes i hårdt vejr af et langt større skib, der under sådanne betingelser havde alle fordele. Under næsten alle andre forhold var de umulige at fange.

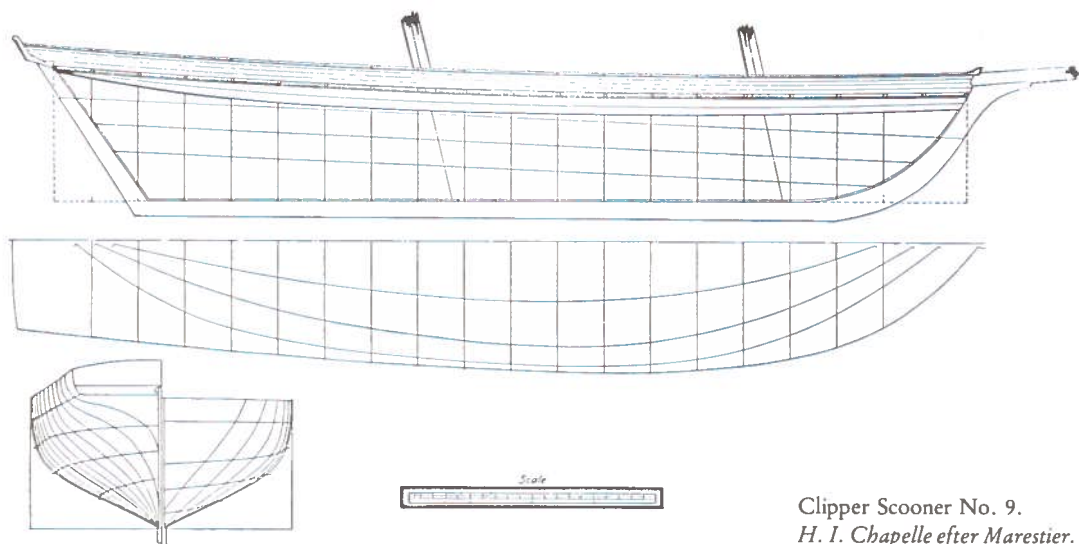
Ved krigens afslutning i 1814 rådede man over et stort antal af klipper-skonnerter, der var specielt bygget til kaperi eller som blokadebrydere. Disse skibe havde nu svært ved at klare konkurrencen overfor større, men langsommere handelsfartøjer på grund af deres ringe lastkapacitet. Imidlertid åbnede der sig nye anvendelsesområder for de lange, højtriggede skonnerter: I Sydamerika var der udbrudt en række revolutionskrige, og her



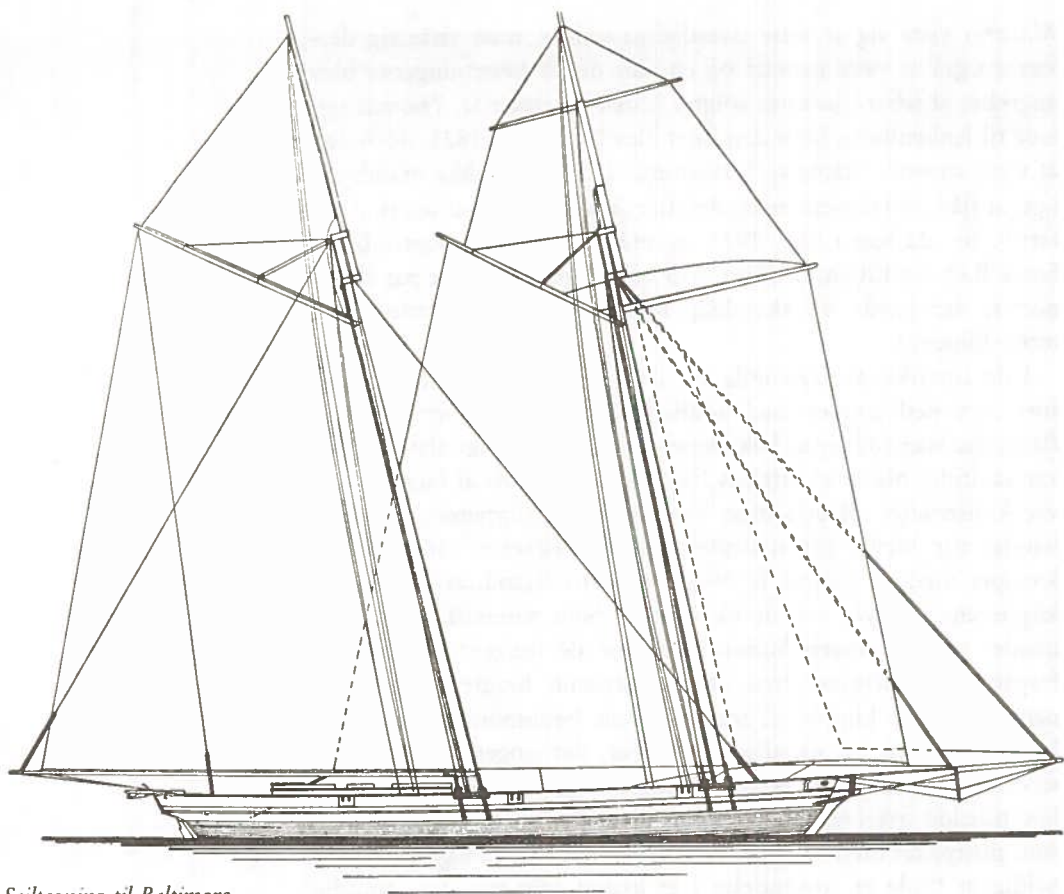
*Topsejlskonnerter Caribbean
ved Miami 1972.*

(Foto: P. M. Wood).

gjorde Baltimore-klipperen god fyldest som kaper og patruljefartøj på hhv. oprørs- og regeringsside. Pirater var som altid glade for en hurtig skonnert, der var en god forsikring mod en alt for tidlig død for enden af et reb. Med forbudet mod handel med slaver åbnede sig en ny handel: illegal sejlads med slaver. Her var Baltimore-klipperen også fortrinlig: som kaper var den bygget til at rumme mange folk og var altså egnet til at medføre sin nye menneskelast, og dens hurtighed tjente et dobbelt formål: at undgå orlogsflådernes patruljefartøjer samt at bringe den skrøbelige last af slaver hurtigt frem uden for stort »svind«.



*Clipper Scooner No. 9.
H. I. Chapelle efter Marestier.*



Sejltegnig til Baltimore
Clipperen Pride.

H. I. Chapelle efter Marestier.

De forskellige orlogsmarinere, der kom udfør Baltimore-clipperen i embeds medfør, lærte hurtigt at få respekt for den, og det varede ikke længe, førend man – i overensstemmelse med ord-sproget »lad tyv fange tyv« opkøbte sådanne fartøjer og indsatte dem i bekæmpelsen af deres illegale søstre.

Baltimore-clipperen satte sig også varige spor i Norden. I 1812 anløb den amerikanske skonnert *Experiment* Karlskrona, hvor den derværende admiral Puke blev så interesseret, at den blev købt af den svenske flåde. Det blev ikke ved *Experiment* alene: den svenske flåde byggede i de følgende år yderligere fire skonnerter efter *Experiments* tegning og typen gjorde god fyldest som patruljefartøjer sejlskibstiden ud.

Den danske flåde havde rige muligheder for at lære de hurtige og manøvredegtige amerikanske skonnerter at kende i Dansk Vestindien. I 1797 og 1799 havde man derfor indkøbt to skonnerter, dog af engelsk oprindelse, som blev benyttet som tendere for de større, udsendte orlogsfartøjer. Efter Freden i 1814 indkøbte man derfor i Baltimore to skonnerter, som i Vestindien skulle sættes ind mod pirater, kapere og slavehandlere. *St. Thomas* og

Macaria viste sig at være overdådige sejlere, men viste sig desværre også at være usunde og en stor del af besætningerne blev angrebet af feber. *Macaria* solgtes kort efter, men *St. Thomas* sejlede til København, hvor den først blev bortsolgt i 1821, uden dog at være anvendt i tjeneste herhjemme. Det er dog ikke usandsynligt, at flådens fabriksmester, Schifter, har haft et godt øje til dette fartøj, for da han i hhv. 1827 og 1830 konstruerer vagtskibe til Store Bælt og Elben, nedkom han med tegninger til et par skonnerter, der havde umiskendelig lighed med de berømte Baltimore-klippere.

I de amerikanske farvande var de fleste revolutioner gennemført eller nedkæmpet med udløbet af 1830'erne. Den engelske flåde, der især tog sig af bekæmpelsen af den ulovlige slavehandel, var samtidig blevet så effektiv, ikke mindst i kraft af fartøjer, der var konstrueret på erfaringer fra Baltimore-klipperen, at denne handel var blevet for risikabel. Sørøveruvæsenet var også bekæmpet med de samme fartøjer. Alt dette betød, at Baltimore-klipperens æra var ved at være forbi. Som handelsfartøj i legal handel var den ingen konkurrence for de tungere, langsomme fregatter og brigger, hvis store lasteevne bragte fragtraterne ned. Baltimore-klipperen, som Chapelle bedømmer til formentlig at være den bedste all-round sejler, der nogensinde er konstrueret, forsvandt hurtigt ud af billedet fra 1830-40. Kun i særlige tilfælde overlevede enkelte af disse smukke skibe, et af dem som postpaket mellem de Dansk Vestindiske Øer. *Vigilant* var så heldig at finde en anvendelse i et lovligt erhverv, der samtidig krævede fart, og bragte helt op til 1917 post og passagerer mellem St. Croix og St. Thomas. I sine senere år omtaltes den adskillige gange i den lokale presse, idet der især dvæles ved dens mystiske fortid, hvor *Vigilant* skulle have været kaper, slaveskib og endog havde sejlet under det sorte flag! Det er skæbnens – eller rettens – ironi, at denne fortid blev opfattet som noget helt specielt for *Vigilant*. Det ville snarere have været mærkværdigt, dersom hun *ikke* havde været indblandet i sådanne forretninger.

Ironisk er det også, at en af de smukkeste sejlskibstyper, der nogensinde er blevet skabt, hovedsagelig er blevet anvendt til at sprede død og ødelæggelse, at den mest uskyldige anvendelse af typen har været smugleri. Det er derfor glædeligt, at byen Baltimore har kunnet fiksere på dens betydning som kaper under krigen mod England 1812-14. Man har mere end dette, idet man har kastet sig ud i eksperiment i skibsarkæologi: I 1976-77 byggedes en kopi af en typisk Baltimore skonnert. Konstruktionen var baseret på de bevarede tegninger af typen fra det engelske admiraltets samlinger i Greenwich. Selve bygningen foregik som i 1800-tallet, uden moderne hjælpemidler. Idag fremtræder *Pride of Baltimore* – hvad andet kunne man kalde denne smukke skon-

Pride of Baltimore i bidevind.
(Foto: Bob Dollard 1979).



nert – med fuld bevæbning som kaper, og kun med de nødvendige af moderne navigationshjælpemidler. *Pride* benyttes til eksperimentelle sejlads i amerikanske farvande og har tilfulde levet op til de forventninger, man naturligt har stillet til denne sene efterkommer af de overdådige sejlere fra Baltimore. Nu mangler blot, at *Pride of Baltimore* som sine forgængere tager springet over Atlanten. Jeg er sikker på, at hun vil gøre lykke, dersom hun viste sig i danske farvande.

Litteratur:

- Chapelle, Howard I.: *The Baltimore Clipper*, New York 1930
Chapelle, Howard I.: *The History of the American Sailing Ships*, London 1936
Chapelle, Howard I.: *The Search for Speed under Sail*
Degenkolv, H.: *Oplysninger vedrørende den danske flådes skibe i sidste århundrede*, København 1906.
Gillmer, Thomas C.: *An American Topsail Schooner*, *Mariners Mirror* vol. 66, p. 247 ff.
Holmberg, Svante: *Orlogsskonerten Falk*, *Aktuellt från föreningen Marinmusei Vänner*, Karlskrona 1973.
Hopkins, Fred: *Chasseur, the Pride of Baltimore*, *Mariners Mirror* vol. 64, p. 349 ff.
Thomsen, B.: *Skonnerten Vigilant – myte og dokumentation*, *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1980, p. 89 ff.

Desuden er benyttet korrespondence med Peter von Busch, Marinemuseet Karlskrona, som jeg meget taknemmeligt har modtaget oplysninger fra om de svenske orlogsskonnerter.

Med brosten i lasten

Vi lå på en lille plads i Vänern og lastede brosten til Trelleborg. Skibet var en danskbygget galease på 90 tons dødvægt. Nu hørte den hjemme i Hamburgsund i Bohuslän. Vi var tre mand om bord. Skipper og reder i een person, en 30-årig lille og tæt, bomstærk svensker. Kokken, en spinkel 15-årig knægt fra Kerteminde, der vidste meget lidt om madlavning. Jeg var bedstemand, dampskibsopdraget matros, dog med et par danske bedstemands-hyrer bag mig.

Der er forskel på at være bedstemand og den bedste mand, men titlen var en god støtte i den usikkerhed, man som stor lømmel slæbte rundt på. Den lød af noget, når man gjorde sig til over for pigerne ved lørdagsdansen i de svenske folkeparker.

Men nu – det var i slutningen af 40'erne – lå vi altså ved en bro oppe i Vänern og baksede med brosten, der var hugget ud af fjeldet. Skipperen passede spillet. Kokken og jeg var i lasten for at stuve. Hver eneste sten skulle i begyndelsen smides ud i borde eller ind under dækket både på for- og agterkant. Havnearbejdere var der kun på kajen. Om bord måtte vi selv klare det.

Vi havde ganske vist nogle gummilapper, der var skåret ud af gamle bilslanger til at beskytte hænderne. Alligevel blev huden slidt af fingerspidserne, der i løbet af en dags tid var åbne sår. Arbejdshandsker duede ikke. For det første skulle vi selv betale dem, og hyren var lille. For det andet blev der slidt hul på dem i løbet af et par timer. Jeg beklagede mig en enkelt gang. Skipperen kiggede på mine blødende fingre. »Dem skal du være glad for,« sagde han, »så kan det være du får lidt hård hud på poterne.«

Vi lastede hende så hårdt, at vandet stod ind over skandækket midtskibs. »Det er fordi vi ligger i ferskvand,« sagde skipperen, »hun bliver lettere, når vi kommer ud i Kattegat.« Det var selvfølgelig rigtigt, men forskellen var kun halvanden tomme. Lasten var kun trekvart fuld af sten. Tyngepunktet lå dybt i skibet og gav en tung, sendrægtig rulning, så snart vi kom sønden for skærgården og stod sydover. Om aftenen fik vi nordvestlig kuling. Med en last af korn eller salpeter, ville hun have ligget naturligere og bedre været i stand til at følge søen. Brostenene gjorde, at hun havde meget svært ved at komme op, når en sø kom rullende halvt agterfra. Vi følte det, som om hele Kattegat kom bragende ind over os hvert øjeblik. Normalt ville sejlene også have støttet. Nu virkede lasten som et kæmpependul, hvis svingninger intet kunne



CEG-78

Kraka fortøjet i Säljösund ved Karlskrona. Kong Oscar II kaldte det Sveriges smukkeste sund.

bremse. Slingeragen var afsindig, og skibet var næsten ikke til at styre.

Det gjorde det ikke bedre, at hun som de fleste andre småskibe i de år var berøvet både skønhed og sejlevne. Motoren, en tocy-lindret Hundested, havde reduceret sejlene til kun at være støtte- og hjælpesejl. Bovspydet var pillet af, så det eneste forsejl var fok-ken. Mesanen var slet ikke rigget, masten stod der kun som et rudiment. Det hændte, når vi havde god tid, at vi sejlede for sejl alene, men netop da blev man klar over, hvor sørgeligt hun var mishandlet.

Vagten bestod altid af to mand, mens den tredje havde frivagt. Det vil sige, at man inden for et døgn havde to vagter à otte timer med fire timers frivagt imellem. Det gav 16 timers arbejdsdag – nogenlunde det samme, som vi ofte havde i havn. Overtiden var nok opfundet, men ikke betalingen for den. Min hyre var på 200 svenske kroner om måneden plus kosten, som jeg end ikke ville byde mine uvenner, og logiet, der bestod af en fugtig køje i lukafet forude. Basta.

Det var sensommer. Mørket faldt på ved 9-tiden. Vi var død-trætte efter lastningen. Sejladsen til Vänersborg og videre gen-nem Götaälven og Trollhättan havde vi taget i et stræk. I Göte-

borg lå vi kun et par timer for at proviantere. Så videre ud til det satans vejr i Kattegat. Det værkede i kroppen, de hudløse fingre sved, og det friske sømandsliv havde mistet enhver tillokkelse. Ingen samtaler, kun korte, indædte bemærkninger om kurser og pejlinger. Kokken slap for at lave mad. Han skulle bare sørge for, at der var kaffe på kedlen hele tiden. Den slubrede vi til knækbrød med tyttebærsyltetøj.

Jeg sov med alt klunset på, til kokken kom og purrede mig ud for Halmstad. Skipper skulle have frivagt, og de næste fire timer var det kokken og mig. Jeg fik kurs og position. Skipper sikrede sig, at jeg var på det rene med fyrene, og forsvandt ned til sig selv med en bemærkning om, at hvis der var det mindste, skulle vi purre ham omgående.

Jeg styrede den første time, mens kokken lå på bænken i bagbords side af styrehuset. Trods rystelserne og rulleriet sov han som en planke, mens vi fortsatte ned mod Kullen. Rutinen var så, at han skulle styre den næste time, og når han havde afløst mig ved roret, skulle jeg ned for at smøre maskinen. Det skulle gøres en gang i timen.

Det var svært at få liv i ham, men op kom han. Jeg fortalte ham kursen, og han gentog den, mens han klamrede sig til rattet. Jeg

I skærgården ved Landsort syd for Stockholm fandt vi en ø med de største blåbær, vi nogen sinde har set. Vi kaldte den Blåbærøen. Hvad den hed i virkeligheden, får ingen at vide.





*På vej ind i Vättern på hjem-
rejse gennem Göta Kanal.*

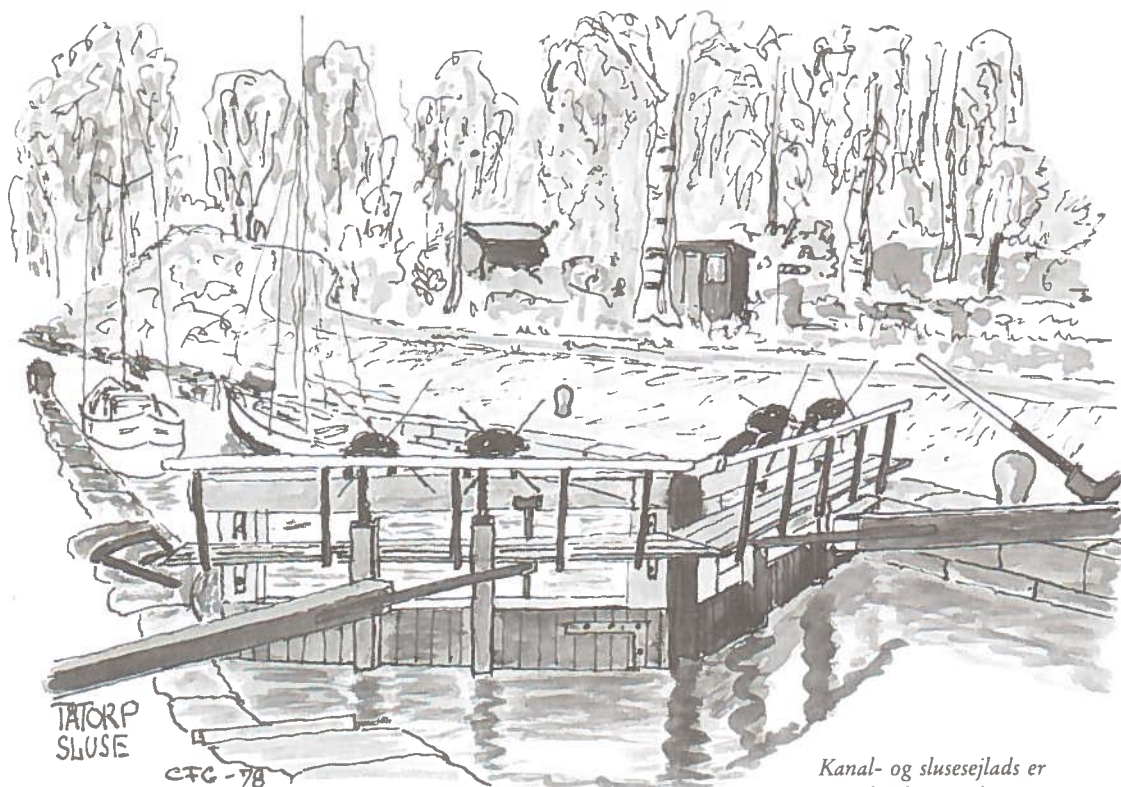
gik ud på dækket, åbnede kappen til maskinen og kravlede ned. Kappen vendte mod styrbord, og lige inden jeg forsvandt i hullet, kiggede jeg et øjeblik på en flot fuldmåne mellem forrevne skyer i vest.

Det tog nogle minutter at smøre. Da jeg igen stak hovedet op gennem kappen, var månen væk.

Først troede jeg, den var gemt bag en sky. Men himlen var samtidig blevet alt for mørk og skummel. Så opdagede jeg, at vinden var vendt, og at månen var sprunget om i nordøst. Sådan oplevedes det i hvert fald et kort sekund.

Jeg fór ind i styrehuset, hvor kokken hang snorksovende over rattet uden at ane, han havde foretaget en stagvending og for fuld fart var på vej ind mod Hallands Väderö. Da jeg fik liv i ham, var han meget forbavset over, at han stod til rors. Han kunne ikke huske, han havde afløst mig og gentaget kursen. Han anede ikke, hvad den var.

Nu turde jeg ikke lægge mig til at sove. Ikke fordi jeg ikke stolede på ham. Vi var bare begge to så udmattede, at vi var nødt til at holde hinanden vågne. Da vi havde fået vendt og igen styrede sydpå, lod vi døren stå åben i luv side. Det gav ganske vist et skvæt engang imellem, men det gav også frisk luft. Alt imens ballede vi kaffe og fortalte historier for ikke at falde hen.



Kanal- og slusesejlads er spændende, men kun en overgang. Når man har oplevet 64 sluser gennem Sverige, er det pragtfuldt at komme tilbage til saltvandet i Kattegat.

Vinden flovede om morgenen, efter at skipper var kommet på vagt igen. Vi sagde intet om kokkens svinkeærinde. Vi nåede Trelleborg så tidligt, at vi kunne gå igang med losningen med det samme. Nu var der kran på, så skipper kunne gå ned i lasten. Både kokken og jeg havde håbet, vi ville komme så sent frem, at vi kunne skeje ud efter ankomsten, men det blev altså løgn. Vi var noget modløse, men skipperen, som ikke havde slidt fingrene til blods, sagde, at det ikke var noget at tale om. Når vi var tre mand i lasten, ville det gå hurtigt.

Det gjorde det. Den kran var en fanden. Med sin store grab åd den stenene i et tempo som havde det været lakridskonfekt. Det havde taget flere dage at laste i Väneren. Nu blev lasten tømt på få timer. I begyndelsen kunne uhyret bare tage for sig, men siden måtte vi ned med stengrebe og smide alle de brosten, der lå under dæk, hen midtskibs, så grabben kunne få fat i dem. Vi kunne naturligvis ikke følge med. Skipperen bandede, for det var ham, der skulle betale kranen og kranføreren, som bare sad og ventede og pillede næse og røg cigaretter oppe i sit lille bur.

Vi blev færdige ved syv tiden om aftenen. Skalkede lugen med det samme, så vi kunne være søklar næste morgen. Man burde jo være gået til køjs. Men nu var jeg så led ved brosten og saltvand og alt, hvad der havde med det forbandede skib at gøre, at jeg va-

skede mig og tog landgangstøj på. Ikke fordi der foregik noget i Trelleborg. Efter at have spist lidt på en kaffebar gik jeg i biografen. Det var en film med Cary Cooper, men jeg så den ikke. Jeg faldt i søvn i den bløde stol og vågnede først da en kontrollør prikkede mig på skulderen. Filmen var slut, og jeg var eneste tilskuer tilbage i salen.

Udsovet var jeg ikke. Der var ikke andet at gøre end at gå om bord og gå til køjs, så jeg kunne være frisk næste morgen. Vi skulle til Lübeck i ballast og hente en last af et eller andet. Jeg misundte skipperen og kokken, som allerede havde sovet ordentligt i flere timer.

Det havde de bare ikke. Da jeg kom om bord, sad de i styrehuset med en flaske brændevin, næsten tom, imellem sig.

»Nähä du,« sagde skipperen, »vi sover fan inte. Vi sitter bara och väntar på dej. Vi ska segla nu, serru.«

Havde jeg været voksen nok, ville jeg have sagt blankt nej. At sige nej til en skipper lå uden for min forestillingsevne. Men jeg burde have gjort det. At sejle ud, når to tredjedele af besætningen var stangfulde, var selvfølgelig uansvarligt, og ingen kunne have krummet et hår på mit hoved, hvis jeg havde sagt nej.

Jeg nøjedes med at ymte noget om, at det jo nok kunne blive besværligt at komme ud af havnen under de vilkår. Skipperen svarede, at det skulle jeg fanneme ikke blande mig i. Det var hans skib og hans ansvar, og han vidste bedst, hvornår der skulle sejles. Jo før vi kom til Lübeck jo bedre.

Og så sejlede vi minsandten. Skipperen startede selv motoren. Der lød lidt tummel nede fra maskinrummet, men han klarede det. Så gik han selv til rors. Jeg kastede los, mens kokken gjorde nogle famlende forsøg på at kvejde trosserne op. Skipperen styrede ud ad havnen, mens han hujede en vals ud i natten. Vi ramte ingen af molerne, og han grinede lykosaligt.

Vejret var pragtfuldt. Kulingen var afløst af en blid brise fra øst. Månen var oppe og stjernerne blinkede. Men jeg nød det ikke rigtigt, og da skipperen forlangte, at vi skulle sætte sejl, hadede jeg ham. Vi skulle ganske vist kun have to sejl op, men storsejlet, som var af bomuld og sovset ind i petroleum og rød farve, var tungt som en ulykke. Lidt hjælp fik jeg af kokken, men med arme, der følte som bylder, og fingre, der gjorde ondt, lige meget hvad man rørte ved, var det en besværlig sag. Det tog en evig tid, og det hjalp kun lidt at skipperen stod i det åbne vindue og heppede på sin elendige svækling af en bedstemand.

Men op kom kludene da, og da vi samledes i styrehuset, meddelte skipperen, at nu var han træt. Han overlod mig generøst vagten indtil klokken fire og beordrede kokken til køjs.

Havde det været under andre omstændigheder, var jeg måske

blevet stolt af at få overladt kommandoen. Nu var jeg rasende. Men jeg kendte ruten, og det var ikke noget problem at stikke kursen ud på kortet. Og så sejlede jeg.

I begyndelsen var jeg så tynget af ansvaret, at det holdt mig lysvågen, men efter en times tid sneg trætheden sig igen ind på mig. Jeg kogte en kande kaffe (for det gør man i Sverige). Jeg smurte et par klemmer, og jeg gjorde gymnastik bag rattet for at holde mig vågen.

Jeg opdagede ved at stille lidt på sejlene, at hun faktisk styrede sig selv. En snor på rattet, og hun holdt sig på kursen. Det var vidunderligt. Så kunne jeg gå tur på dækket, nyde luften og stjernehimlen, holde udkig og blæse alle fordrukne skippere og kokke et stykke.

Ind imellem satte jeg mig ind i styrehuset, læste lidt i et gammelt ugeblad, drak mere kaffe.

Mens jeg sad og læste, faldt jeg i søvn.

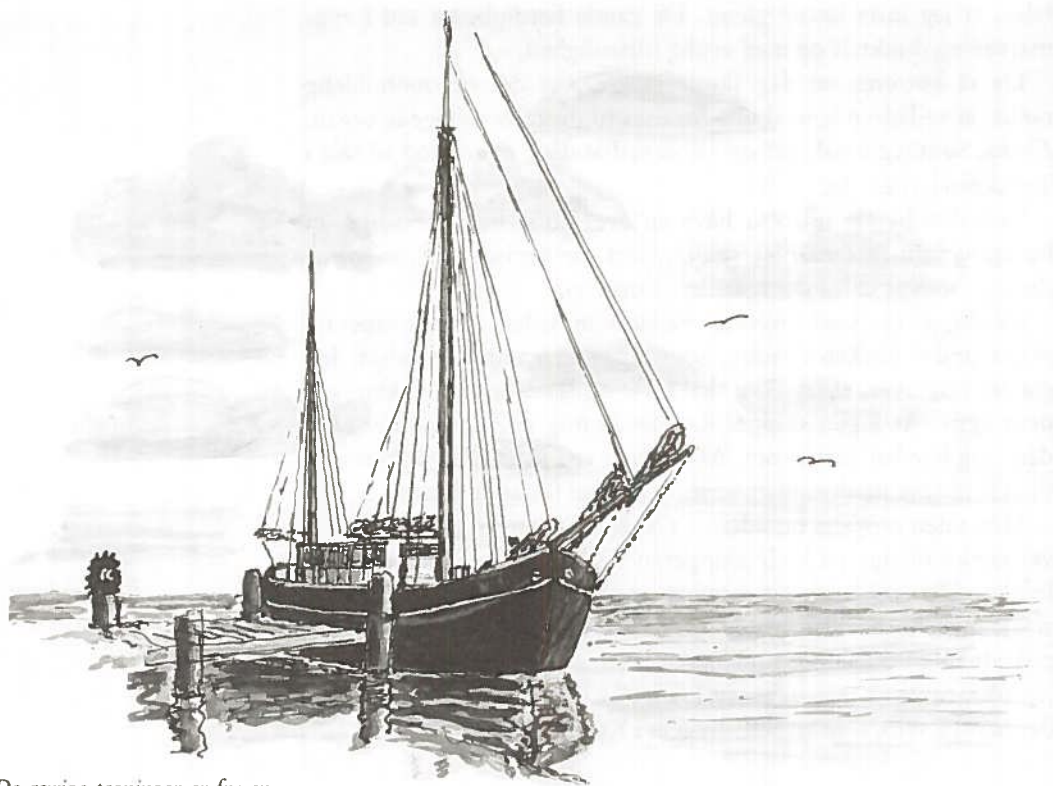
Jeg vågnede med et sæt halvanden times tid senere. Et øjeblik befandt jeg mig i en lammende choktilstand. Jeg aner stadig ikke, hvad det var, der vækkede mig. Choket kom, da jeg blev klar over, at jeg havde sovet. Et øjeblik vild forfærdelse over, at skibet havde sejlet uden rorsmand og udkig. Hvor var jeg henne?

Det var blevet lyst. Og dér – lige om styrbord – havde jeg den bøje, hvor jeg skulle ændre kurs for at styre direkte ned mod Travemünde. Hun havde ikke rokket sig en tomme fra kursen, og den gode skæbne, der havde purret mig i rette tid, undrer jeg mig over endnu.

Jeg tog lanterne ind og slukkede dem, gik ned og smurte maskinen, satte mere kaffe over og kom efterhånden til mere normal bevisthed. Jeg blev mere og mere gal på skipperen, som skulle have været på vagt en times tid før. Jeg blev så gal, at jeg besluttede at spare mig selv for synet af ham, lade ham sove til vi anduvede Travemünde. Jeg sejlede videre, nogenlunde udhvilet, i hvert fald vågen og formentlig mere vagtsom, end jeg nogen sinde før havde været.

Da jeg nogle timer senere purrede både skipperen og kokken, og deres askegrå ansigter viste sig over dæk, meddelte jeg dem at jeg nu ville gå til køjs og sove til jeg vågnede. De sejlede selv op ad floden, fortøjede og begyndte at laste uden at gøre krav på min medvirken. Jeg håber ikke, jeg overspillede min retfærdige harme, men de respekterede den i hvert fald. Om eftermiddagen tørnede jeg ud, tog det pæne tøj på og bad skipperen om penge. Jeg fik et antal mark, hvorefter jeg gik i land og væltede mig i, hvad Lübeck kunne byde på af synd, og det var ikke så lidt.

Da jeg nogen tid senere mønstrede af, tog jeg en matroshyre på et stort motorskib. Det var som at komme fra et pensionat i et slum-



De øvrige tegninger er fra en rejse i det svenske med Kraka. Her ligger hun ved en bro i en af skipperens børnebøger om Skovserne og Skivserne.

kvarter til et luksushotel. En dejlig kahyt, ordentlig mad, bad og toilet, fast arbejdstid og en ordentlig hyre.

Men der manglede noget. Det var industrisejls, og der blev ikke stillet andre krav til een, end at man passede sine vagter og sit arbejde. Ingen udfordringer, som var værd at tale om. Tryghed i alle ender og kanter. Sørejser af den slags, som lægen anbefaler den stressede forretningsmand. Masser af oplevelser i havnene, og, bevares, dårligt vejr ind imellem.

Men ikke den samme fornemmelse af sejlads. Jeg tror det var dengang, jeg begyndte at drømme om at få eget skib engang. Eget træskib. Ikke en lystbåd i sædvanlig forstand, men et skib, som var så stort, at jeg kunne gå på dækket. Et, som ikke var ribbet for spryd og sejl, bare fordi der var en maskine i.

I 1954 gik jeg i land og fandt mig et job af en helt anden art. Drømmen om skibet levede, men jeg fortrængte den, for hvordan fanden skulle det nogensinde blive muligt at få så mange penge? En mindre båd kunne der måske nok være blevet råd til, men det var ikke det, jeg ville. Det *skulle* være en galease.

Fortrængningen varede en snes år. Alligevel følte jeg mig stadig mere som sømand end som landkrabbe. Og da jeg så pludselig fik tilbud om at låne en ombygget fiskekutter nogle somre i træk, slog de gamle ønsker ud i lys lue. Jeg opdagede til min forbløf-

felse, at jeg intet havde glemt. De gamle færdigheder sad i rygmarven og dukkede op med venlig fortrolighed.

Da så kutteren en dag skulle sælges, var det en uudholdelig tanke, at sejladsen igen skulle forvises til drømmens tågede ocean. *Kraka*, som jeg havde set og været ved at dåne over, stod til salg i Træskibsejernes blad.

Vi købte hende uden at have en øre. Først bagefter solgte vi huset, så kontanterne blev skaffet. Det var sindsoprivende spændende – som at sejle i skærgården i stormvejr.

Der ligger syv tons brosten i hende som ballast. Pænt ordnet og skjult under dørken i lasten, som nu er en rummelig kahyt. Jeg glæder mig over, at jeg ikke skal losse og laste dem, men kan lade dem ligge. At ingen skipper kan sende mig ud på sejladsen som dem, jeg lige har fortalt om. Af erfaring ved jeg, at een kok er nok til at fordærve maden. Ham er jeg også glad for at undvære.

Men uden nostalgi og uden at tvinge erindringen kan jeg alligevel tænke tilbage på både skipperen og kokken med en vis mild følelse. Det var trods alt sammen med dem og andre af samme slags, man fik bacillen i blodet. Det var på trods af dem, jeg forelskede mig i træskibet som væsen. Men det var på grund af dem, jeg fik prøvet så meget, at jeg mange år efter turde binde an med det herlige skib, som en skibsbygger i Kalundborg søsatte i 1922.

KNUT VON TREPKA:

RS No. 1 Colin Archer

Colin Archer-skøytene er blitt berømte verden over som noe av det beste i norsk båtbyggerkunst. Den første redningsskøyta som ble bygget i 1893 for Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning, fikk konstruktørens navn RS1 *Colin Archer* og ble prototypen for de senere redningsskøytene.

Idag eies skøyta av Norsk Sjøfartsmuseum som i 1974 overlot hele ansvaret for restaurering og drift av skøyta til Seilskøyteklubben Colin Archer.

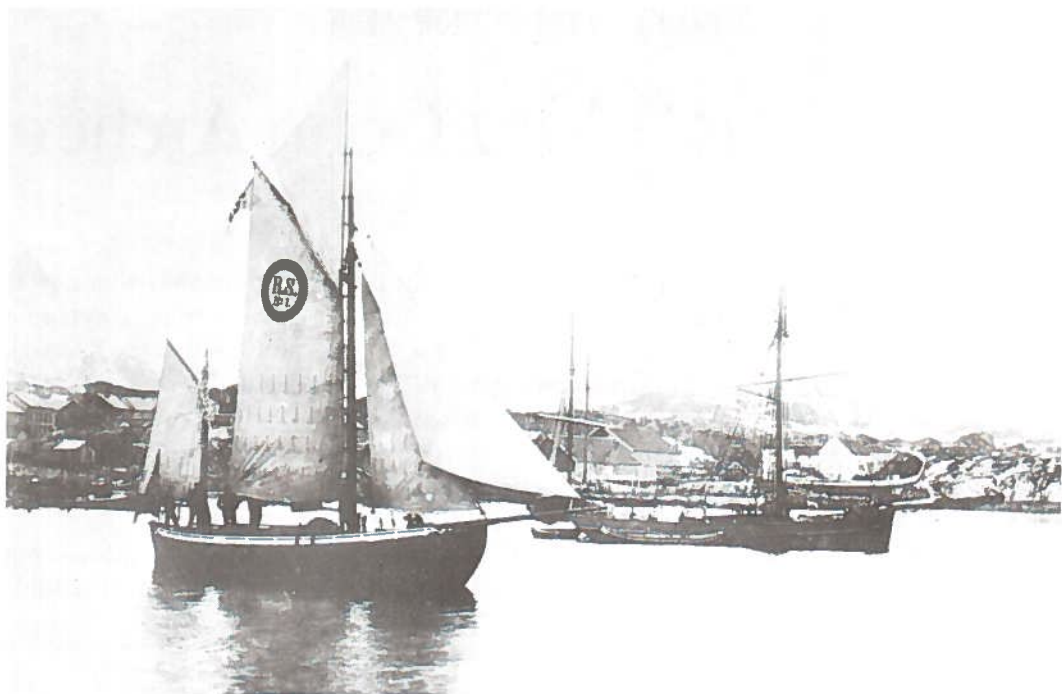
Skøyta vedlikeholdes og seiles av familien Gunn og Knut von Trepka og sønnen Christian og fungerer samtidig som et seilende museum.

»Søndag den 20. mai 1894, vind NO, snestorm og tykke og ualmindelig svært hav. Alle baater og fartøier fra Vardø fiskevær i havn. Kl. ca. 5½ ettermiddag kom havnefogden til siden med telegram fra Havningberg, hvorfra meldtes et fartøi totalt forlist og flere baater, samt at sjøen var saa stor, at det var umulig at lande, og at 20 mennesker paa vaagen stod i fare for at miste livet, hvorfor dampskip tilkaldtes for muligens at opta dem, der var i fare.

Vi gik seil med skøyten saa hastig som mulig under et pres av seil, styrende for Havningberg. Snetykken var saa slem, at vi hadde stort besvær med at finde frem, da landet ikke kunde sees mere end paa ca. ½ kvartmils avstand, og undertiden kun nogen skibslængder. Omtrent kl. 8½ fik vi Havningberg i sigte. Sjøen var da ualmindelig svær; vi styret ned mot brændingerne saa nær som mulig. Alt stod i munden av bugten i saagodtsom ét braat. Derefter gik vi bout og la skøyten over b.b. Fokken var da rebet ind med to reb. Vi fik øie paa baaterne og fartøierne inde i havnen.

Forholdet var specielt vanskelig, da der var liten plads, og det grundbrækte paa 10 á 12 favne vand. Vi seilte rundt fartøierne, dæmpet sjøen med olje og manøvrerte saaledes, at vi fik baaterne op i oljefloden, hvilket dæmpet sjøen meget godt.

Vi holdt det saaledes gaaende, bakket, fylgte, stagvendte, fordevind rundt efter bedste skjøn og med godt held, saaledes at vi i løpet av 3 kvarter hadde optat 22 mennesker, deriblandt en dame. De optagne mandskaper fik ordre til at gaa under dæk, og derpaa



*RS I, Colin Archer som ny på stasjon i Nordnorge.
Foto i Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.*

seilet vi ut forbi de værste grundbrækninger og la bak paaven-
tende nødsignaler fra de fartøier, der hadde folk ombord. Flere
var da forladte, der var kun 7 fartøier paa havnen. Jeg tillater mig
her at bemerke, at jeg ikke vovet at ligge længere inde mellem far-
tøierne og grundbrækningerne, da vi hadde skøiten fuld af men-
nesker og sjøen saa voldsom som før skildret. Da vi hadde ligget
ca. $\frac{1}{4}$ time og speidet efter nødsignal, men intet obervert, satte vi
kursen for Vardø. Snetykken og stormen tiltok. Ogsaa de øvrige
fartøier hadde hat nødsignalerne oppe, men vi kunde ikke se dem.

I brystet av Persfjord fik vi en braadsjø, som antagelig hadde
begravet os alle, hvis ikke skøiten hadde været saa solid og sjødyg-
tig, som den er. Vi var fuldstændig under vand med hele agterfar-
tøiet, og prammen knustes, men forresten var alt i orden. Her-
ved bemerkes, vi hadde ordentlig rebede, stø seil. Kl. 12 midnat
ankom vi til Vardø og ilandbragte alle i god behold.

Ved vor ankomst var der telegrafisk ordre fra ulykkesstedet
om at vende tilbake saa hurtig som mulig. Vi gik straks ut paa nyt.
Veiret var da avtagende, men sjøen meget svær. Kl. 3.20 var vi
atter ved Havningberg og optok under samme manøvrering som
forrige gang 14 mennesker. Derpaa sattes kursen til Vardø. Vin-
den løiet av og gik vestlig. Omtrent kl. 10 ankom vi til Vardø, og
mandskaperne landet. Derpaa blev skøiten fortøiet, og vi gik alle
tilkøis, da ingen baater var paa sjøen.

Her er stor begeistring over vort arbeide. Skøiten besigtiges af en masse mennesker. Det bemerkes, at dampskibet »Heimdal« gjorde forsøk paa at komme til Havningberg for at yde hjælp, men maatte paa grund af uveiret vende tilbake. Den kunde ikke klare sig. Havnefogden var selv ombord.»

Dette skrev kaptein Antonisen i RS1 *Colin Archer's* loggbok. Denne redningsdåden har blitt stående som den mest kjente i redningsskøytenes saga og alle som bor langs kysten av Nord Norge kjenner den.

Men hva er det så man opplever, – 85 år etter?

Den 3. juli 1979 er det ingen tunge, mørke skyer som hviler over Havningberg. Sjøen er heller ikke som et frående inferno. Inn kommer en seilskøyte av det gamle, gode slaget. Den ankrer opp og beslår seilene.

Siden Havningberg for mange år siden ikke fikk sin molo, er dette tradisjonsrike fiskeværret forlengst fraflyttet. Men ennå er det en og annen som ser etter huset sitt sommerstid, og kanskje bor her en tid.

Men denne dagen ser alt så øde og forlatt ut. Da er det at de ombord får øye på en båt som kommer fra land. En eldre kar sitter ved årene.

»Æ kjent ho igjen«, – sier han rolig over rekken. Mannen ror snart innover igjen.

Så går det enda noen minutter. Med ett blir det liv i et fraflyttet vær. Ett flagg blir heist, så ett til. Og enda to. Også fra et vindu blir det norske flagget rullet ut.

Ja, ganske riktig. Det er den aller første redningsskøyta *Colin Archer* som er kommet tilbake. Ikke for å ta opp sitt gamle kryss i redningstjenesten i Øst-Finmark, men som et seilende bevis på noe av det aller beste i norsk sjøfartshistorie.

Det er klart vi følte oss høytidsstemte under dette besøket i Havningberg som var ett av høydepunktene under vår tre måneders lange seilas langs kysten Oslo – Kirkenes og retur. Vi rodde i land og ble bedt på kaffe hos Ma Petersen, enken etter den kjente prosten Carl Petersen. Dette var hennes barndomshjem, og før århundreskiftet var det telegrafstasjon her. Det var herfra beskjeden om Havningsberg-katastrofen ble sendt til Vardø, og som gjorde at RS1 *Colin Archer* la ut.

Colin's gjensyn med Havningberg ble en helt egenartet opplevelse. Uten å tenke over det, ble det til at vi senket stemmen. Vi var på historisk grunn. Vi dro videre til Vardø og kom dit sent på kvelden. Der besøkte vi selvsagt graven til *Colin Archer's* første fører Nicolai M. Antonisen fra Nevlunghavn. Han endte sine dager som fyrvokter her oppe, og druknet på vei til fyret.

Vår seilas startet fra Oslo på selveste nasjonaldagen, den 17. mai. Første etappe var kort, bare til Honnørbyrgga foran Rådhuset i Oslo. Det er blitt tradisjon at gamle *Colin* ligger her på nasjonaldagen. Det var en rekke hensikter med vår seilas langs norskekysten. Vi ville vise den nyrestaurerte redningsskøyteveteranen frem til flest mulig, knytte kontakt med Redningsselskapets mange støttespillere langs kysten, forsøke å finne frem til eldre karer med fartstid fra de eldre seilskøytene (og aller helst *Colin Archer*), besøke alle de stasjonene der redningsskøyta har vært i tjeneste m.m.

Turen skulle gå så raskt som mulig til Bergen. Derfra bar det videre nordover, Ålesund, Bodø, Harstad, Honningsvåg, Havningsberg, Vardø, Vadsø og Kirkenes lengst nord. Hele tiden var det stort fremmøte av folk som ville se skøyta. Særlig i Nord-Norge var det mange interesserte tilskuere. Her var det mange som tilsynelatende helt hadde mistet kjennskap til dette med seil, helst de unge da. Da maskinen kom forsvant seilene totalt, ingen lystbåttradisjoner har holdt dem i hevd. Men til gjengjeld visste de hva *Colin Archer* var for noe, og alle hadde hørt om Havningsberg. Overalt ga folk uttrykk for hvor verdifullt det var at skøyta var blitt tatt vare på for etterslekten.

På Andenes ventet 90-åringen Hartander Hansen, fører av RS1 *Colin Archer* fra 1922 til 1929. Vi hadde ikke visst om dette før det ble en god del omtale i forbindelse med hans 90-års dag. Dette var en av de tingene som gjorde at vi ville legge ut på langfart med *Colin Archer* denne sommeren. Under det store restaureringsarbeidet som har pågått, har vi hele tiden forsøkt å gjøre alt så originalt som overhodet mulig. Og kanskje kunne nettopp Hartander Hansen være til uvurderlig hjelp. Møtet med den aldrende redningsskøyteskipper vil vi aldri glemme. En tindrende klar Harander Hansen var selvsagt veldig spent på om det nye *Archer*-mannskapet kunne sine ting. Det var ikke fritt for at han spurte en del, nærmest for å prøve oss litt.

Praktisk talt alle steder hvor vi kom langs kysten vår, flokket folk seg om dette levende museum. Eldre mennesker sto gjerne i smågrupper på kaia og diskuterte og pekte. I Vadsø var det mange som husket Hartander Hansens tid som skipper på *Colin*. Flere fortalte at de var blitt slept inn. Mange artige episoder fra den gamle tiden ble nevnt. Gamle fiskere kunne fortelle at når de seilte ut om morgenen, dro de forbi *Colin* og banket i skutesida. Det var for å melde fra at de var dratt ut. »Det var en betryggelse i vite at om noe skjedde, så hadde vi *Colin Archer*«, sa en gammel kar.

Turen vår langs norskekysten var en opplevelsesrik og fantastisk seilas men hektisk, og ca. 1000 navn i gjesteboken bærer bud om at det var folksomt ombord denne sommeren.



Colin Archer i Sørøysund,
Finmark, sommeren 1979.

Det hele startet for 90 år siden. I perioden 1845 til 1869 druknet det hvert år nesten 750 mennesker i Norge. De aller fleste av disse var fiskere, og den overveiende delen fra Nord-Norge.

Den første som engasjerte seg i dette problemet var doktor Oskar Tybring. Sammen med den kjente båtbygger Colin Archer og Kristiania Kjøbmansforening stiftet han i juni 1891 Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning, NSSR. Det var enighet om at det utenlandske redningsvesen med rakettapparater og redningsbåter med faste stasjoner på land ikke passet for vår kyst med unntagelse av Jæren og Lista. Det *vi* hadde behov for var flytende redningsstasjoner (mindre dampskip eller seilfartøyer) som kunne forebygge forlis ved å slepe inn fiskebåtene under fra-landsstorm før det var for sent. Svært mange var av den oppfatning at Redningsselskapet burde benytte dampskip til denne tjenesten langs kysten. Under et forlis på Langesundsfjorden i 1891 gjorde imidlertid en lokal losskøyte så godt redningsarbeid at selskapet gikk inn for seilskøyter.

Det ble arrangert en landsomfattende konkurranse om konstruksjon av en redningsbåt. Denne ble vunnet av Chr. Stephansen. Komiteen var imidlertid ikke helt fornøyd med Stephansens forslag og Colin Archer fikk i oppdrag å komme med et eget forslag basert på sin losbåttype. Colin Archer fikk også i oppdrag å modifisere Stephansens båt, denne fikk navnet *Liv*. Det ble også

besluttet at Colin Archers eget forslag skulle bygges. Den ble bygget ved Colin Archers verft i Larvik i 1893, etter sigende av restmaterialene fra polarskipet *Fram*. Byggesummen var kr. 10.900,43 (øl til folkene var da medregnet). Skøyta fikk konstruktørens navn og RS No. 1 i seilet.

Colin Archer har følgende tekniske data:

Lengde: 13,95

Bredde: 4,65 m

Dypgående: 2,25 m

Deplasement: 30 tonn

Utvendig kjøel: 6 tonn

Innvendig jernballast: 5 tonn

Colin Archer utarbeidet også en komplett byggespesifikasjon som dannet grunnlaget for bygging av alle de senere skøytene av denne typen.

Kjølen. Pitch Pine eller god furu i ett stykke. Sidehugges og svare til jernkjølen. Tyk op og ned, 6'' med 5 à 6- $\frac{5}{8}$ '' bolter tverskibs, klinket. Jernkjølens vekt 5 à 6 tonn, befestes med 2 skruebolter i hvert spant 1 $\frac{1}{2}$ '' og 1- $\frac{1}{4}$ ''. Jernkjølen kan være i 2 horisontale lag. Fyllingene ved jernkjølens begge ender er i nederste halvdel hårdt tre.

Stevner. Forstavn 6'' sidehugst, avtagende nedover fra v.l. til 4'' ved kjølen. Malhugst, øvre ende 7'', ved kjølen 10''. *Akterstavn* 7'' sidehugst, avtagende fra v.l. til ca. 5'' ved kjølen. Malhugst som forstavn. Begge stevner av ek.

Slemholter. Til begge stevner, ca. 10'' i hjertet, befestet med $\frac{5}{8}$ bolter, gjennomgående.

Spanter. Mest furu, endel ek, tømmeret sidehugges 3 $\frac{1}{2}$ '', undtagen de bundstokker hvor igjennem boltene til jernkjølen kommer, der er 5'' tykke. Spantet bygges i 2 ringer, der boltes kompakt sammen. Mellem ringene smøres med karbolineum. Dobbelte bundstokker (knær, men leggen hver sin vei), over tømmerstøtene strekksjener 1 $\frac{1}{2}$ '' $\times$ $\frac{1}{4}$ '' med gjennomg. bolt eller nøvet skibsspig i hver ende. Spanteavstand midt til midt 0,60 m. Spantene befestes (før plankingen påbegynnes og før jernkjølen legges under) til trekjølen med 1 gjennomg. $\frac{5}{8}$ '' bolt i hvert spant.

Kjølsvin. Ek, fra spantet forenfor masten til pumpen, ca. 12'' $\times$ 4 på midten, smalere ved endene. Alle jernkjølbolter går igjennem kjølsvinet.

Ytterhuden. 1 $\frac{1}{2}$ '' ek ca. 20 ganger, ikke over 6'' brede, overbords. Hver planke får en enernagle, gjennomg. og en 5'' skibspiker i hvert spant.

Ekeribber. 3'' × 1'', en mellom hvert spant – tappes inn i tre-kjølen og befestes med 2 klinknagler i hver planke i ytterhuden.

Bjelkeveiere. Ca. 8'' × 2'' midtskib, bredden avtagende mot endene, laskes sammen og befestes med skibsspiker og forbindes med stevnene med brøker under dekket.

Bjelker. Furu sidehugst 4½ à 5,5'' op og ned på midten festes til skibssiden med granknær, ca. 9 hver side. Knærne sidehugges 3'' og befestes med enernagler. Avstand mellom bjelkene ca. 2 fot.

Lukekarmen. 2½'' ek. Under alle karmen, kraveller 5'' × 1¼''.

Dekk. 2'' furu, ikke over 4'' brede planker. 2 spiker i hver planke og hver bjelke. Glatkantet med drevstopp og drevet.

Vaterbord (esing). 5'' × 3'' ek med fals for dekket, festes med fjærbolter til spantene.

Pullere. 5'' × 5'' ek, nedre ende fast i et spant.

Stønnere. 3'' × 3'' ek tappes ned i vaterbordet. Skruebolt settes op under dette og går helt igjennem stønnene.

Bekken. Bygges som risset viser, den øvre platt 4'' × 1¼'' ek.

Rorskraft. 10'' × 4'' ek, avtagende tykkelse nedover fra v.l. 3 beslag.

Banjer legges på bjelker (strøer) 4'' × 4'', der festes til spantene. Banjer legges av 2½'' furubattens med vanntette luker midtskibs for nedtagning av ballast og festes forsvarlig til strøerne.

Garnering av 1¼'' furu legges fra bjelkeveier til banjer. Den drives så den blir vanntett.

Tverrskotter. I rummet kommer 4 vanntette skotter av 2'' pløiede planker, der deler rummet i 3 deler foruten endepartiene.

Anm. Banjer, garnering og endeskotter danner således en indre båt, som vil holde båten flott i tilfelle der slås hull i ytterhuden.

Colin Archer var et meget avansert fartøy for sin tid. Den tunge kjølen gjorde at hun kunne føre mye seil i hard vind, noe som er helt nødvendig ved sleping av andre fartøyer. Det fortelles at 5 nordlandsbåter på slep ikke var uvanlig. (En fembøring er omtrent like lang som skøyta.) En annen viktig egenskap er evnen til å ligge bi. I alle vindstyrker fra lett bris til full storm kunne hun ligge bi ute på fiskefeltet klar til innsats.

I motsetning til de fleste av Archers båter, fikk redningsskøytene 2 master. Dette gir noe dårligere seilegenskaper i lett vind, men lettere håndtering og bedre trimmemuligheter.

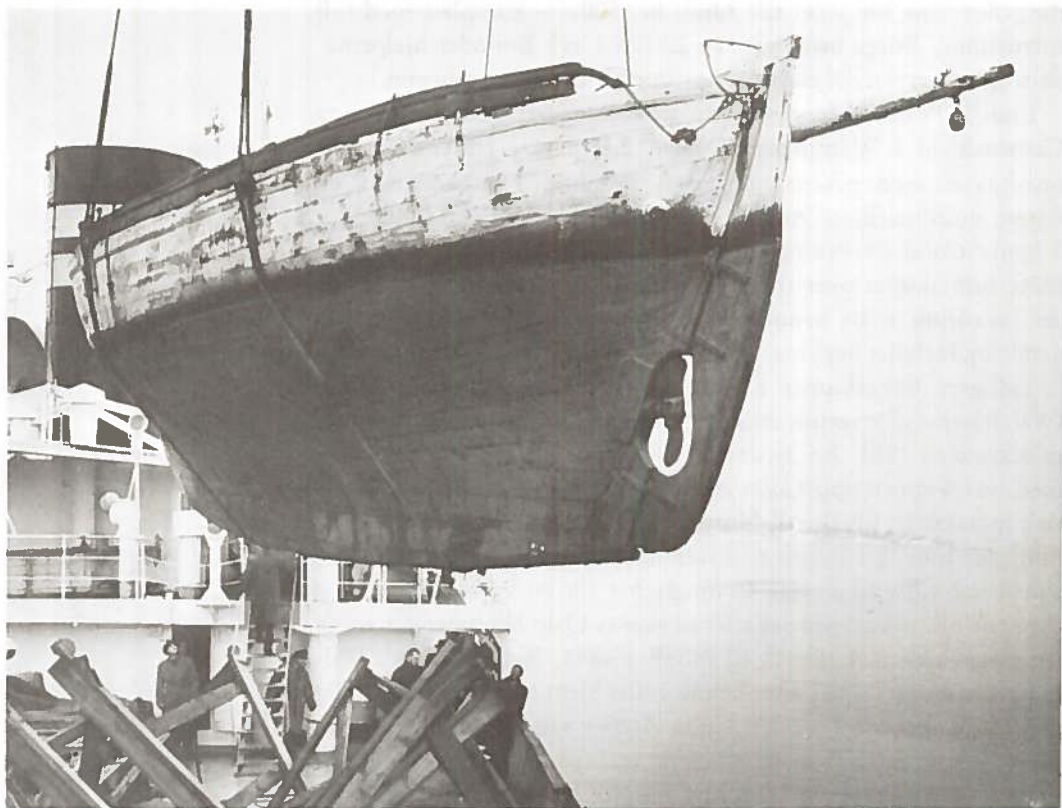
Riggen er robust og letthåndterlig, med pålemaster og klyverbom som tas inn når den ikke er i bruk. Listen over blokker gir en ide om den løpende rigg:

Blokverk til redningsskøite. Oktober 1906

Klofald. Pat.	1	8''	dobb.	med sjakkell og hunsfot. Øverste
Klofald. Pat.	1	8''	dobb.	med sjakkell. Nederste
Pigfald. Pat.	5	8''	enk.	med ledige kroge
Storskjød. Jern	1	8''	dobb.	på løigangen med x holdt
Storskjød. Jern	1	8''	dobb.	under Bommen med sjakkell og Hunsfot
Fokkefald	1	6''	enk.	med stiv krog og hunsfot. Øverst
Fokkefald	1	6''	enk.	med stiv krog. Nederst
Fokkeskjøder. Jern.	2	7''	enk.	med alm. ledige kroge
Fokkeskjøder. Jern.	2	7''	enk.	med lange ledige kroge
Klyverfald	1	6''	enk.	med stiv krog. Nederst
Klyverfald	2	6''	enk.	med ledige kroge. Paa masten
Revtalje	1	6''	enk.	med hunsfot og stiv krog
Revtalje	1	6''	dobb.	med stiv krog
Halsetalje	1	5''	dobb.	for taugstrop
Halsetalje	1	5''	enk.	med stiv krog og hunsfot.
Halsetalje				1½'' Kløtter at bændes i ok. af Bommen
Mesanskjød	1	5''	enk.	paa løigangen med hunsfot og sjakkell
Mesanskjød	1	5''	dobb.	med sjakkell under bommen
Mesan Klo og Pigfald	2	5''	enk.	for taugstrop
Topseilskjød	1	5''	enk.	for taugstrop
Topseilfald	1	5''	enk.	for taugstrop
Topseilfald	1	5''	enk.	med stiv krog
Klyverstræktalje	1	5''	enk.	for taugstrop
Klyverstræktalje	1	5''	enk.	for stiv krog
Klyverskjøder	2	6''	enk.	for taugstrop
Jomfruer	12 stk.	4¾''	enk.	7/8'' huller. Spor for jernbeslag 1½'' x ¾''.
Kløttere	6 stk.	1½''	enk.	Klyverskjøder, Storseilshals, Topseilskjød. Topseilindhaler
Kløttere	6 stk.	¾''	enk.	Flaggliner m.m.
Kløttere	6 stk.	1''	enk.	

I desember 1893 satte RS1 *Colin Archer* kursen nordover og tok fast stasjon i Henningsvær under Lofotfisket. Alle ble glad i skøyta og takknemlige for den hjelp hun ydet. Da fisket i Lofoten var over, fulgte skøyta fiskeflåten nordover til Finnmark og her tok hun sin første faste stasjon i Vardø den 19. mai 1894. Skjebnen ville det slik at hun skulle settes på prøve allerede neste dag. Det var da den berømte redningsdåden i Havningberg fant sted. Dette satte for alvor fart i Redningsselskapets arbeid og utbredelse og satte punktum for diskusjonen om seilskøyter eller dampskip i redningstjenesten. Kaptein Antonisen, bestmann Nils Olsen og matros Hartvig Pedersen ble da også tildelt Kongens redningsmedalje for sin innsats.

I de 40 årene som fulgte gjorde *Colin Archer* tjeneste i Finnmark som har en av verdens mest værharde kyster vinterstid.



Colin Archer losses i Oslo,
december 1962.

Hun ble prototypen på ca. 30 skøyter som etterhvert ble bygget. Diskusjonen om motor i skøytene var stadig fremme, men de fleste førerne var imot dette. En motor med tilstrekkelig effekt ville bli så tung og plasskrevende at seilegenskapene ville bli vesentlig forringet. Ikke minst på grunn av den store propellen. Den tids motorer var lite driftssikre og en motorstopp i et kritisk øyeblikk kunne få fatale følger. Jeg tror denne vurderingen var riktig, men jeg er ikke i tvil om at førerne hadde hatt en annen mening dersom alternativet hadde vært en moderne dieselmotor.

På tross av at man nødvendigvis stadig var oppe i farlige situasjoner, forliste bare 3 av skøytene. Dette forteller mye om egenkapene til disse skøytene og til de menn som seilte dem.

Først i 1930 var båtmotoren blitt så god at den første rednings-skøyta med hjelpemotor ble bygget.

I 1933 gikk *Colin Archer* ut av tjeneste som redningsskøyte. Hun hadde da tilsammen reddet 67 båter med 237 mann fra den visse død og slept i havn eller assistert 1.522 båter med ca 4.500 mann. Hun ble solgt til konsul Borge i Tønsberg som brukte skøyta som lystbåt. Det var uvanlig på den tiden å bruke bruksbåter som lystbåter. Datidens yachter så som kjent ganske annerledes ut. Prisen var vel også ganske sikkert en helt annen. Red-

ningsskøytene ble solgt for rundt kr. 5000, – komplett med full utrustning. Borge installerte en 20 Hk 1 syl. Bolinder hjelpemaskin og utførte en del endringer av innredning og styrebrønn.

I juli 1938 ble *Colin Archer* solgt til ekteparet Charles og Anna Crownshield i Wilmington, North Carolina i USA. Hun var norskættet med pikenavnet Foyn Bjønnes. Hensiktet var en senere jordomseiling. Anna Crownshield kom selv til Norge for å hente *Colin Archer* og sammen med et mannskap på 4 mann seilte hun skøyta over til USA på 53 døgn. Jordomseilingen ble det ingenting av da hennes mann ble syk. Skøyta ble derfor liggende og forfallet begynte.

Tidligere flaggskipper i Den Norske Amerikalinjen, kaptein Olaf Bjørnstad overtok stillingen som Redningsselskapets generalsekretær i 1961. En av de første sakene han begynte å arbeide med, var å spore opp *Colin Archer* for å bringe selskapets første redningsskøyte tilbake til Norge. Skøyta var nå i sørgelig forfatning der hun lå i Potomac River halvfull av vann. Fru Crownshield var villig til å selge *Colin Archer* for en symbolsk sum og pengene ble nok en gang skaffet til veie av Oslo Kjøbmansforening som også skjenket skøyta til NSSR i 1893. Bjørnstad fikk Wilhelmsens Rederi til å frakte henne gratis hjem med M/S *Tasco*. Og den 29. desember 1962 ble *Colin Archer* satt på vannet i Oslo. Hun gikk da rett til vinteropplag på verft på Lindøya rett utenfor Oslo havn. Takket være iherdig innsats fra Bjørnstad og andre ildsjeler ble det utført et omfattende restaureringsarbeide, og båten ble satt i seilklar stand.

Selv tapte jeg mitt hjerte til *Colin Archer* da jeg så henne for første gang, liggende nyrestaurert ved Honnørbyggen i Oslo på Redningsselskapets Dag den 7. juni 1964.

Redningsselskapet benyttet skøyta som representasjonsfartøy i årene som fulgte. I 1965 fikk jeg selv sjansen til å være med å seile med kaptein Bjørnstad i »Skagerakseilasen«. Det var en stor opplevelse som jeg aldri glemmer. Skøyta hadde da ingen maskin og var således et rent seilfartøy. I 1967 ble det installert en 40 Hk Volvo Penta diesel hjelpemotor.

Etterhvert hadde ikke Redningsselskapet kapasitet til å ta seg av skøyta. Deres oppgave er tross alt i redde liv, ikke å drive museum. Da Bjørnstad gikk av som generalsekretær i 1969 ble *Colin* slept til Redningsselskapets hovedbase i Kristiansund og lagt i opplag. Underveis til Kristiansund gikk stormasten overbord, båten sprang lekk og holdt på å synke.

Skøyta ble igjen liggende å forfalle. Lekkasjer i dekk og manglende ventilasjon gjorde sitt til forfallet. Larvik By, hvor *Colin Archer* ble bygget i 1893 fikk tilbud om å få båten som museum, men tiden var ikke moden for slike tanker i Norge, man hadde ikke penger til å bygge et eget hus til det bruk.

I 1972 ble *Colin Archer* gitt som gave til Norsk Sjøfartsmuseum. Museet hadde heller ikke penger eller folk til å ta seg av skøyta og inngikk derfor en avtale med en sjøspeidertropp om vedlikehold og bruk. De var meget entusiastiske, pusset henne opp og seilte henne en sommer. Det var imidlertid mer enn oppussing som skulle til, og sommeren etter ble hun atter liggende. Høsten 1973 ga speiderne opp og leverte skøyta tilbake til museet.

Vinteren sto for døren og Sjøfartsmuseet henvendte seg til den nystartede Seilskøyteklubben *Colin Archer* (SSCA) hvis formål er å bevare bruksbåttypen med seil som hovedfremdriftsmiddel. Selv hadde min kone Gunn og jeg nettopp solgt vår gamle seilkutter *Apollo* og var i ferd med i overta losskøyta *Færder* på 39 fot.

Vi tilbød oss å ta vare på *Colin Archer* over vinteren. Skøyta viste seg å være i dårlig forfatning. Alle lufteåpninger i garneringen var spikret igjen for mange år siden, dekk og dollbord hadde store lekkasjer. Alle vannløpene var tette og vannet sto over alle bunnstokkene. Bommen var brukket og all løpende rigg råtten. Vi innså at skulle vi overta ansvaret for skøyta, måtte vi inngå en langsiktig avtale med museet slik at vi kunne gjøre en skikkelig jobb. SSCA inngikk en 10-årig avtale med museet om videre restaurering uten utgifter for museet og full bruksrett til skøyta. Vi ga opp *Færder* og inngikk en lignende avtale med SSCA og ble delegert ansvaret, bruksretten og ikke minst jobben med det hele.

Vi gikk igang. Det første som ble gjort var å sørge for god ventilasjon av hele skroget. Lekkasjer i dekket ble tettet. All innvendig ballast tatt ut og rengjort, vannløpene åpnet. Alt utstyr ble reparert og løpende rigg ble overhaldet. Hele skøyta ble pusset opp fra kjøll til mastetopp. Det meste av dette arbeidet ble utført av oss som skulle seile henne. Alle de andre medlemmene i SSCA har jo sine egne båter, men en liten gruppe har hele tiden bistått med penger, naturalia og innsats. Ildsjelen her har hele tiden vært Carl Emil Petersen. Året før i 1973, hadde Carl Emil deltatt i KDYs Veteranskipstevne i Fåborg med sin kjente skøyte *Rundø* som vant 1. premien som beste restaurerte veteranskip.

Vi ble invitert til å delta ved stevnet i København i 1974 med *Colin*. Etter måneder med hardt arbeid kunne vi sette seil med kurs for Kongens by. Stevnet var en stor opplevelse. *Colin* vant 1. premien »Harpunloggen«. Vi møtte likesinnede og fikk mange nye venner. Folk med veteranskip er en egen type mennesker. Man har et felleskap straks man møtes.

Året etter i 1975, var det nytt stevne, denne gangen i Korsør/Svendborg. Vi følte oss nærmest forpliktet til å seile ned med vandrepremien. En rekke arbeider måtte gjøres denne vinteren også. Hele riggen ble tatt ned, mastetoppene var for høye, de ble kappet. Stormasten ble snudd bak frem for å få frem den rette



*Til Hardanger i februar 1977.
Fra venstre: Harald Sandvik,
Reidar Johansen, Gunn og
Knut von Trepka og Egil Ruud*

buen, og alt ble pusset opp og vi var igjen seilklare. Stor ble vår forundring i Svendborg da vi vant »Harpunloggen« for annen gang.

Etter seilas rundt Fyn var vi tilstede ved Træskibsejernes sommerstevne i Ebeltøft.

Takket være en rekke gaver, penger, utstyr, maling etc, hadde vi etterhvert fått skøyta tilsynelatende slik som vi ønsket. Det var bare det at vi stadig vekk ble mer og mer klar over at skroget var i elendig forfatning. Sparkel og maling kan skjule mye, men det sto ikke til å nekte, fribordet, spantetoppene og stevnene var fulle av råte. Vi søkte Norsk Kulturråd om støtte og fikk kr. 30.000,-. Båtbygger Djupevåg i Hardanger hadde sagt seg villig til å påta seg arbeidet med å reparere skroget på »gunstige betinger«.

En mørk februarkveld i 1977 heiste vi seil med kurs for Hardanger. Det var kulig fra nord, 10 kuldegrader og tett snedrev. Det var slike forhold *Colin* var bygget for, og seilasen var en fantastisk opplevelse.

Skøyta gikk på slipp hos Djupevåg og rivingen av fribordet begynte. Hele huden til litt under vannlinjen ble fjernet. Deretter ble over halvparten av spantetoppene og for- og akterstevnen skiftet. Etter at fribordet på nytt var bordet opp i eik, ble skandekket, med rekken på, tatt av i sin helhet. Omtrent halvparten av dekkbjelkene blev skiftet og nytt dekk lagt. Skandekket ble der-



Colin Archer under reparasjon
i Hardanger 1977.
I forgrunden til venstre
bådebygger Djupevåg.

etter montert og nye nedgangskapper bygget. Hele denne reparasjonen ble utført utenfra slik at innredningen ikke ble rørt. Reparasjonen ble selvfølgelig langt dyrere enn vi regnet med på forhånd (men det regnet vi jo med på forhånd). Takket være flere bevilgninger fra Norsk Kulturråd og en rekke gaver fra privatpersoner og firmaer fikk vi regnestykket til å gå opp. Igjen var det Carl Emil som tross tapet av *Rundø* ved Grønland, var hovedbidragsyter. Hele sommeren gikk og sent på høsten seilte vi *Colin Archer* hjem igjen fra Hardanger.

I 1978 var det SSCAs tur til å arrangere veteranskipsstevne og *Colin* var lederfartøy for fellesseilasen fra Marstrand til Oslo. Vi fikk også denne gang mange gode venner med veteranskip fra mange land.

Vi hadde lenge hatt lyst til å seile til Nord Norge med *Colin Archer* der hun gjorde tjeneste som redningsskøyte i 40 år. Under hele restaureringen hadde vi prøvet å gjøre alt så originalt som mulig, men det var fortsatt endel ting vi var usikre på. Kanskje var det fortsatt folk i live som hadde noe å fortelle. Ved juletider i 1978 leste i en avisartikkel om gamle Hartander Hansen på Andenes i Nordland som hadde 90 års jubileum. Han var eneste gjenlevende fører av de seilende redningsskøytene. Han hadde også ført *Colin Archer* fra 1922-29. Det var ingen tid å miste. Jeg la frem ideen for Redningsselskapet som ble i fyr og flamme.

Dette var en fin anledning til å anskueliggjøre selskapets virke i gamle dager. En slik seilas ville være fin PR for selskapet som i stor grad er avhengig av innsamlede midler. Dette førte til at vi greide å få permisjon (riktignok uten lønn) fra jobben i 3 måneder.

Turen ga oss svar på en rekke spørsmål om disse skøytene og livet ombord i gamle dager. Det som har interessert meg spesielt er å avsløre alle de geniale hemmeligheter som ligger gjemt i gaffelriggen. Skøyta er utrolig lett å håndtere for seil når man utnytter disse.

Siste sommer deltok *Colin Archer* i Sail Training Race fra Frederikshavn til Amsterdam. Vi seilte som skoleskip med 4 gutter som elever og ble nr. 4 i vår klasse.

Vår avtale med Norsk Sjøfartsmuseum er senere fornyet. Den er nå løpende med 8 års oppsigelse. For museet er fordelene ved denne avtalen at skøyta blir restaurert og bevart som et seilende museum uten at de har utgifter, ansvar eller daglig tilsyn. Museet kan innkalle skøyta til arrangementer og lignende.

Et vesentlig moment ved en slik avtale er etter min mening at den er langsiktig og at den er gunstig for begge parter. En person bør ha ansvaret for og full bruksrett til båten. Dermed oppnår man den interesse og entusiasme som er nødvendig for å restaurere og bevare et seilende museumsfartøy.

HANS JEPPESEN

En skipperfamilie *1870-1931*

Et eksempel fra Limfjorden

I foråret 1870 var jagten *Trine Johanne Marie* af Løgstør på vej fra Thisted over Nordsøen til Skotland med havre. Den tur havde skibet været på mange gange før, og det blev heller ikke dets sidste rejse. Vor historie begynder dog d. 27. april, da skibets fører og ejer den 47 år gamle Jeppe Jeppesen Søegaard blev kastet overbord af en styrt sø og omkom.

De følgende sider vil følge familien Søegaard herfra og gennem et halvt århundrede og dermed bidrage til at fortælle om hovedtræk i Limfjordens søfart i samme tidsrum.

Familien fik først besked om ulykken gennem et telegram fra Leith, som d. 10. maj meddelte: »*Trine Johanne Marie arrived today Søegaard drowned send over a Capt. to take the vessel home*«.

Problemerne må have set næsten uoverskuelige ud for fru Trine Søegaard, som foruden tabet af sin mand også risikerede at miste det økonomiske grundlag for hendes og de 4 drenge tilværelse. Den yngste Marinus var kun 3 år, Jeppe var begyndt på konfirmationsforberedelsen, Christian på 15 var kontorelev på Løgstør toldkammer, og den ældste Peder Svendsen Søegaard havde vinteren før bestået sin styrmandseksamen. Meget kom til at afhænge af den 20-årige Peder, men først gjaldt det om at få skibet hjem og i fart igen. En styrmand fra et norsk fartøj førte *Trine Johanne Marie* til bestemmelsesstedet Grangemouth i Skotland, og derefter blev en dansk skibsfører antaget af Trine Søegaard.

Denne løsning blev nødvendig, fordi Peder var blevet indkaldt til Marinen 5 dage efter ulykkesbudskabet, og da værnepligten afsluttedes d. 15. sept., måtte endnu en hindring overvindes, før han kunne overtage faderens stilling ombord. Som 20-årig var Peder ikke fuldmyndig, og først efter en audiens hos kong Christian d. 9. kunne han erhverve det nødvendige skipperborgerskab. Sejlskibstidens skippere var temmeligt unge efter vor tids begreber, men man må dog erindre, at søfolkenes uddannelse begyndte allerede i 14-års alderen.

Peders baggrund ligner den vi kender hos jævnaldrende fra samme miljø. Før konfirmationen var han ofte med faderen i sommermånederne, og siden fik han fast hyre ombord. I 1865 gjorde han 3 rejser på København og 2 til England som jungmand, året efter var han påmønstreret *Trine Johanne Marie* som matros, hvor de havde 7 rejser mellem Limfjorden og København, og i 1867 var han bedstemand på 1 tur til Norge og 4 rejser mellem Skive og København. I november 1867 tog Peder til Hamburg, hvor han fik hyre som letmatros ombord i *Ganymed*, en skonert fra Stubbekøbing på 138 registerton. De følgende 10 måneder så Peder Swansea, Rio de Janeiro, Santos, Capo Verde, Fal-mouth og atter Hamburg. I vinteren 68–69 var han på navigationsskolen i København, og umiddelbart derefter kom han atter med faderen, blot nu som styrmand.

Peder havde hermed gennemgået den almindelige praktiske og teoretiske uddannelse for tidens søfolk, men stærkt var det gået, og hans manglende erfaring kan også have haft indflydelse på forløbet af den første rejse som skipper i *Trine Johanne Marie*.

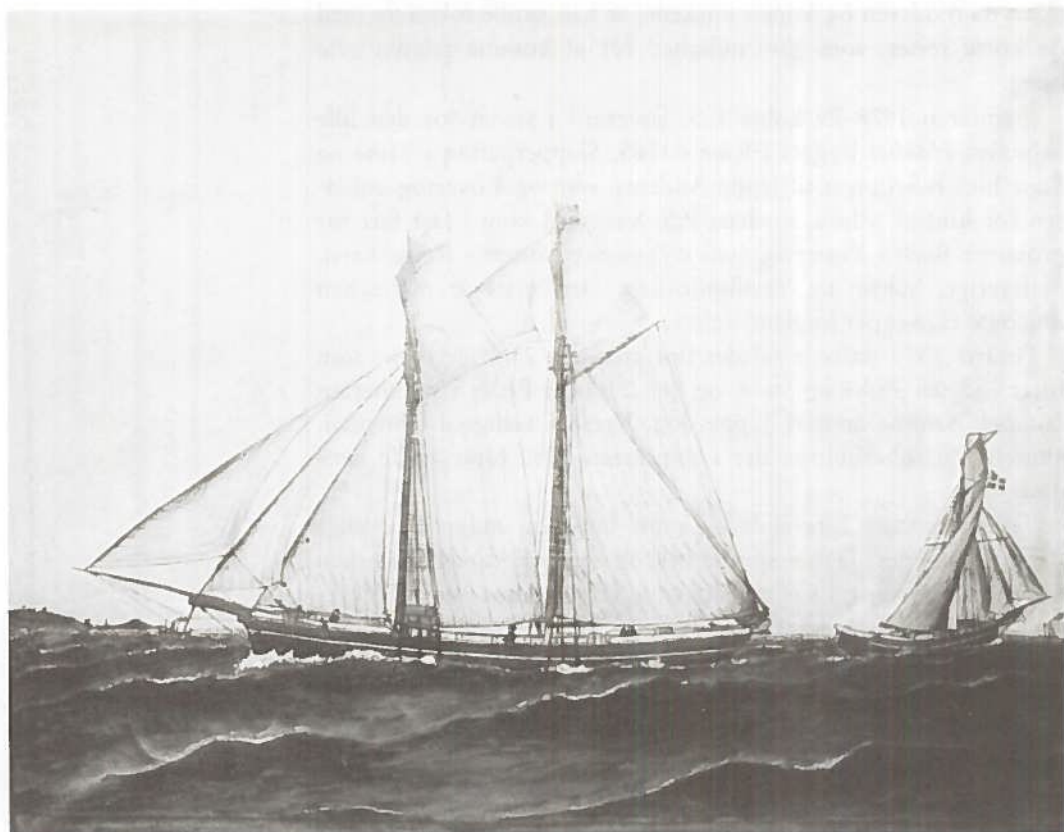
I oktober 1870 kom skibet fra Malmø med trælast, og var på vej mod Kolding, da det på strækningen mellem Hesselø og Sjælland løb ind i en orkan fra nordøst, som varede over et døgn. På grund af snetykning var det umuligt at få landkending, og øst for Æbelø strandede *Trine Johanne Marie*.

Lykkeligvis kunne ladningen dog udlosses på strandingsstedet, hvorefter skibet blev bugseret til Bogense for at gennemgå en større reparation. Efter værftopholdet nåede P.S. Søegaard at udføre en rejse Malmø-Åbenrå, hvorefter han for egen regning indtog en last mursten til Løgstør. På grund af is nåede man dog kun til Aalborg, hvor skibet måtte oplægges indtil foråret 1871.

Efter denne vanskelige begyndelse måtte der gøres noget usædvanligt for at sikre familiens økonomi. Peder indgik en overenskomst med sin moder, hvorefter hans hyre de første par år blot bestod i et vederlag til tøj og føde, og derhjemme i Løgstør tog fru Søegaard en ingeniør, som havde tilsyn med Frederik d. 7's kanal, i pension. Ingeniøren betalte 60 kr./måned for husets to bedste værelser og fuld kost.

I 1871 genoptog P.S. Søegaard sejladsen i faderens gamle ruter, som også gav beskæftigelse til mange andre skibe fra den vestlige del af Limfjorden. Fra Limfjorden sejledes med tørret hvid havre til England, og på hjemturen bestod ladningen af kul og råjern. Ind imellem var der ture med stykgods o.l. mellem Limfjordsbyerne og København.

Året efter blev han dog tilbudt fast hjemfragt af trælast fra Norge og Sverige af konsul Schou i Struer, medens han selv kunne bestemme lasten på udturen. P.S. Søegaard nævner selv to grunde til sin accept. Dels var *Trine Johanne Marie* egentlig lidt



*Skonnert Haabet og jagten
Stine og Trine.*

*Malet af P. S. Søegaard i hans
tid som havnefoged. Maleriet
ejes af hans oldebarn*

Finn Søegaard, Aggersund.

(Foto: Bent Mikkelsen).

for lille til Nordsøen, og sliddet på fartøj og rig var derfor for stort, dels var landbrugerne i færd med at gå over til animalsk produktion, og ... »fodre deres Korn op i Stedet for at udskibe samme«. Meget tyder på, at P.S. Søegaard skiftede rute på det rigtige tidspunkt. I de følgende år forbedredes familiens økonomi væsentligt, medens sejladsen med *Trine Johanne Marie* fortsatte.

Familien blev dog ikke skånet for ulykker. Midt på sommeren 1872 måtte broderen Christian gå i seng, og efter 14 dages sygeleje døde han af tuberkulose 17½ år gammel.

For Peder gik det stadig fremad. I 1873 blev han forlovet med den jævnaldrende Ane Kirstine Rasmussen, og året efter blev de gift og fik bolig hos moderen. Umiddelbart efter ægteskabet anvendtes Kirstines formue til at erhverve skipperparten på 1/6 i fartøjet, som ved samme lejlighed fik nyt navn og opkaldtes efter både skipperens moder og kone *Trine og Stine*.

I midten af 70'erne fik P.S. Søegaard tilbudt større skibe. Således ønskede kaptajn J.A. Dahm i Løgstør at sælge sin skonnert-brig *Frants*, som med sine 112 NRT var byens største skib. Næsten samtidig hermed fik P.S. Søegaard mulighed for at købe part i skonnertbriggen *Anna* fra Thisted. Begge tilbud blev af-

slået, da moderen og konen ønskede, at han skulle fortsætte med de korte rejser, som gav mulighed for at komme relativt ofte hjem.

I vinteren 1878–79 købte P.S. Søegaard i stedet for den lille skonnert *Haabet* bygget i Ribe i 1865. Skipperparten i *Trine og Stine* blev overdraget til Jeppe Andreas, som også overtog sejladsen for konsul Schou, medens P.S. Søegaard kom i fast fart for grosserer Bach i Vestervig med stykgods på ruterne København, Sydsverige, Stettin og Vestlimfjorden. Det første år måtte han dog også tage et par Englandsrejser.

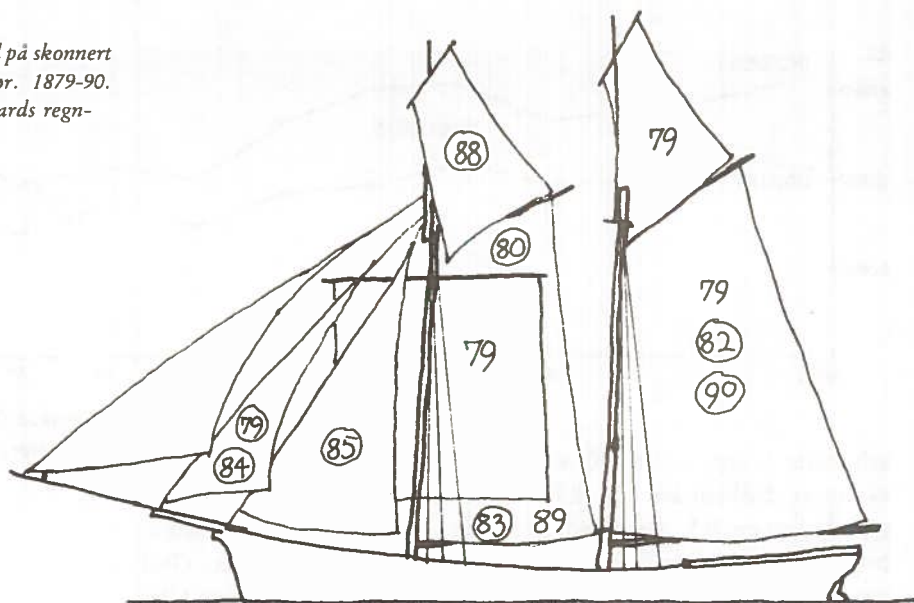
Foråret 1879 startede således flot med den 23-årige Jeppe som fører i jagten *Trine og Stine*, og den 29-årige Peder i skonnerten *Haabet*. Samme år blev Jeppe dog, ligesom tidligere Christian, angrebet af tuberkulose, der i sommeren 1880 forårsagede hans død.

Trine og Stine forsvandt også for familien under ulykkelige omstændigheder. Jagten sprang læk og kæntrade under en orkan i Kattegat på vej fra Oscarshamn til Aalborg med trælast. Føreren, hans kone og deres to børn omkom, medens besætningen blev taget op af en tysk damper og landsat i Holland. *Trine og Stine* blev i stærkt medtaget tilstand bjerget ind til Helsingør, hvor jagten blev kondemneret, og P.S. Søegaard fik udbetalt 2.000 kr. af assurandørerne.

1879 blev således et bevægende år, men det skulle også vise sig at blive begyndelsen til en lang og fremgangsrig tid for familien med skonnerten *Haabet* som det materielle grundlag. P.S. Søegaards regnskabsbog for de første 12 år er bevaret, og den giver os et udmærket indblik i årsrytmen, ruterne og økonomien hos ejeren og føreren af et lille fragtskib hjemmehørende i Limfjorden.

Haabet havde omtrent samme lastevne (38 NRT) som familiens jagt, men det har givetvis været en fordel at skibet var 10 år yngre, ligesom skonnertrigningens flere og mindre sejl har været nemmere at håndtere end den gamle jagts få og store. Den fulde besætning bestod af en dreng (kokken), en bedstemand og skipper selv, hvor kokken almindeligvis fik 15 kr. i månedlig hyre, bedstemanden det dobbelte og skipper 60 kr./måned. På enkelte rejser har P.S. Søegaard haft en mere kvalificeret bedstemand med en lidt større hyre, ligesom kokken af og til fik lidt mere. På kortere ture var der til gengæld ingen kok ombord. På større skibe hører man jo ofte om, hvordan der laves særkost til dem henne agter, men det har dog næppe været tilfældet i så lille et skib som *Haabet*. Ihvertfald bruges der samme beløb i kostpenge for alle tre. Indtil 1889 regnes med 85 øre pr. mand og derefter 90 øre. Det syner ikke af meget, men kostpengene svarede til ca. 20 % af skibets samlede udgifter (se bilag p. 96), og når man sammenligner med drengens og bedstemandens hyre på henholdsvis 50 øre

Udskiftning af sejl på skonnert
Haabet af Løgstør. 1879-90.
Kilde: P.S. Søegaards regn-
skabsbog.

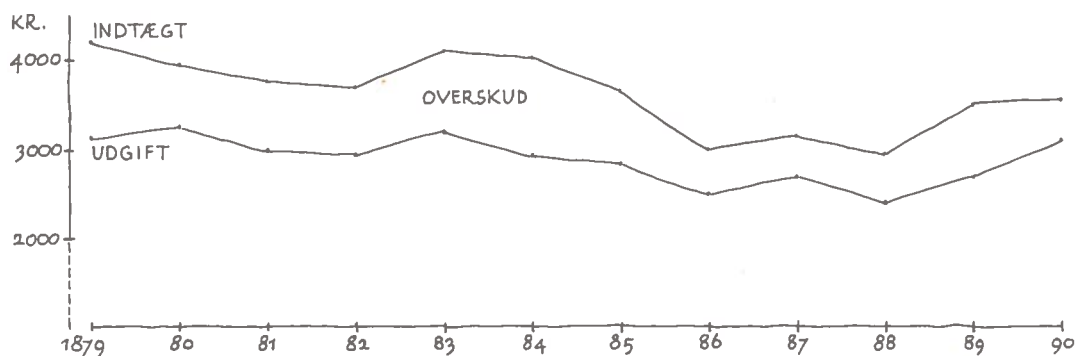


(86) ÅR, HVOR NYT SEJLERHVERVES
80 ÅR, HVOR BRUGT SEJLERHVERVES

og 1 kr. pr. dag, så forstår man, at sejlskibstidens søfolk var yderst interesseret i rygterne om kosten ombord, før de lod sig påmønstre.

Skonnerten *Haabet* må have været et solidt skib, det vidner dets historie før og efter Søegaards tid om. Det blev bygget i Ribe i 1865 til Poul Berthelsen, Ho ved Varde, som strandede med det i Thyborøn kanal på vej fra København til Fanø med stykgods d. 4. november 1873. Almindeligvis forbindes den slags begivenheder med storm og uvejr, men i dette tilfælde var årsagen vindstille, idet *Haabet* for udgående i kanalen netop skulle til at passere havrevlen, da vinden forsvandt, hvorved skibet mistede styringen og drev ind på kysten. Ladningen blev solgt ved auktion i Lemvig, og skibet erklæret for totalforlist. Helt galt kan det dog ikke have været, for fra Skibsregistret ved vi, at *Haabet* fra 1876 er hjemmehørende i Nykøbing Mors hvor det ejes af et partrederi bestående af skipper C. Poulsen (25/42), skibsbygger V. Riis (3/42) og købmand J.P. Bach fra Vestervig (14/42). De to sidstnævnte har nok investeret arbejde og kapital i det havarerede skib.

Da P.S. Søegaard overtog *Haabet* i 1879 har skroget sandsynligvis været i orden. Fra hans regnskabsbog ved vi, at han første år kunne nøjes med at skifte et par dæksplanker. Rigningen er gradvis blevet fornyet med en ny mast i 1880 som den største udskiftning. Sejlene har naturligvis hele tiden måtte repareres eller fornyes. Det er relativt sjældent at P.S. Søegaard har købt sejldug, og derefter selv syet sejl, men ved flere lejligheder har han



Regnskab for skonnert Haabet af Løgstør, 1879-90. Se bilag.

erhvervet brugte sejl til 30—40 kr., mens nye sejl kostede 3 gange så meget. Købsprisen for skibet var 5.000 kr., og efter knap 6 års sejlads kunne P.S. Søegaard d. 8. dec. 1884 notere i regnskabsbogen: »Hermed er *Haabet* udbetalt og jeg erholdt Skjøde, Gud være lovet. Gud give fremdeles Lykke med *Haabet*«. Bilag 1 og fig. 1 viser, at han også havde grund til at være tilfreds. I hele perioden 1879 til 1890 har han overskud på sejladsen, og specielt indtil 1885 er det pænt stort. Nedgangen efter 1885 kan dels skyldes, at P.S. Søegaard har taget det lidt mere med ro, nu da skibet var betalt, men måske har det også været vanskeligere at få fragt på grund af konkurrencen fra dampskibsruterne. Netop i disse år sikrer D.F.D.S. sig herredømmet over såvel ruten Limfjorden-København, som over lokale eksportrederier. I 1883 overtog selskabet således Nordjyllands Dampskibsselskab med 3 skibe, og året efter aktieselskaberne S/S *Morsø* og S/S *Vendsyssel*. På udgiftssiden i regnskabet dominerer posten »skibets drift iøvrigt«. Det er typisk udgifter som havnepenge, bolværkspenge, lods-penge, dampslæbebåd i København og småindkøb som »3 pottes fernis«, »en lanterne repareret«, »en mand til hjælp at lade ved Bådsgårdsvig o.l.«. Det ses også, at P.S. Søegaards skipperhyre og kaplak tilsammen er næsten det dobbelte af udgiften til kok og bedstemand.

Fra 1879 og de følgende 17 år sejlede P.S. Søegaard i fast fart med den vestlige Limfjord som rutens udgangspunkt og Vestsverige eller Øresundsområdet som vendepunkt. I regnskabsbogen er for hver rejse anført dens varighed, udgifter og indtægter, hvilke pladser, der er anløbet, og som regel også hvilken ladning, der er medbragt.

Almindeligvis begyndte året med, at skibet, som havde ligget i vinterleje i Løgstør, blev rigget til først i marts måned. Nogle år var der mulighed for at hente lidt last i f.eks. Krik, Doverodde eller Glyngøre, men som regel måtte skibene i den vestlige Limfjord på dette tidspunkt gå i ballast på første rejse ud. Turen gik derefter til f.eks. Malmø efter træ, eller København efter styk-

*Peder Svendsen Søegaard,
fotograferet i 1896 som
nyansat havnefoged i Løgstør.*



gods. Træ fra Sverige og stykgods fra København var netop den almindeligste last. Andre ladninger var cement fra Stettin, og især om efteråret olieklager fra København. Cement blev siden en vigtig last ud af fjorden for mange af områdets skibe. A/S Aalborg-Portland-Cementfabrikken begyndte sin virksomhed i 1891. Ved hjemkomsten blev ladningen som regel losset i mindre partier på ladepladser som Krik, Doverodde, Tissinghus og Vildsund eller i købstæderne Nykøbing Mors, Thisted, Struer eller Skive. I løbet af et år gennemførte *Haabet* 8-9 rejser af ca. 1 måneds varighed, og den eneste afbrydelse var et kort sommerophold i Løgstør, hvor skibet blev rensat og smurt i bunden. Sidst i november blev der lagt op her, og vintermånederne gav derefter god tid til større vedligeholdelsesarbejder.

I 1896 ændredes tilværelsen for familien Søegaard, idet P.S. Søegaard fik tilbudt og modtog stillingen som havnefoged i Løgstør. Vi kender ikke hans motiver hertil, men mange af tidens skippere valgte at gå i land før de blev 50 år, hvis de havde mulighed for at fastholde tilknytningen til den maritime verden, som f.eks. reder, mægler eller i offentlige stillinger som netop havnefogeders. Den mest nærliggende forklaring herpå er vel, at det fysiske og psykiske pres som skipper kunne mærkes hårdere på dette alderstrin. Det må også huskes, at selv om P.S. Søegaard kun var 46, da han gik i land, så havde han på dette tidspunkt været skibsfører i 25 år.

I økonomisk henseende har havnefogedembedet i sig selv ikke været overdådigt. Da P.S. Søegaard blev fastansat var lønnen 750 kr. årligt med pligt til selv at bekoste og bære uniform. Beløbet er lidt større, end hvad han plejede at tjene i skipperhyre og kaplak (se bilag) ombord i *Haabet*. Her havde han desuden et overskud på skibets drift.

Fortjenesten var dog ikke så stor, at det kunne betale sig at holde fremmed skipper, og året efter blev *Haabet* derfor solgt til skipper Enevoldsen, Løgstør for 3.500 kr.

Hermed forlader skibet vor historie, men forinden må det dog nævnes, at det så sent som i begyndelsen af 1970'erne kunne ses som galeasen *Meretha* ved skibbroen i Ribe. Da der ikke kunne skaffes penge til et restaureringsprojekt, blev *Haabet* opgivet. P.S. Søegaard havde imidlertid ikke givet op. Ved siden af havnefogedembedet fik han snart flere bierhverv. I de første år arbejdede han sammen med N. Springborg med skibsklarering, og efter dennes død fortsatte han alene indtil byen i 1911 fik en edsvoren skibsmægler.

Da der i 1903 blev oprettet dampskibsforbindelse mellem Aggersund og Løgstør, blev P.S. Søegaard desuden kasserer i selskabet med et vederlag på 20 kr. pr. måned. Ved oprettelsen af et ledefyr i 1908 til den nye 13 fod dybe gravede rende over Løgstør Grunde fik P.S. Søegaard endnu et bierhverv som fyrbetjent. Også på landjorden nåede P.S. Søegaard at fejre 25 års jubilæum, idet han først gik på pension som havnefoged i 1922 og året efter som fyrbetjent.

I maritime skildringer indtager familielivet næsten altid en yderst tilbagetrukket plads. Forklaringen herpå er nok delvis, at søfolk jo pr. definition er meget hjemmefra, og mandens og kvindens verden derved adskilles meget klart. En anden grund hertil kan være, at de fleste maritime historikere, bevidst eller ubevidst, især tiltrækkes af miljøets romantik, spænding og eventyr, og disse begreber forbindes sjældent med skipperen derhjemme i stuen hos familien iført sutsko. I vores tilfælde med P.S. Søegaard synes alle afgørende handlinger dog at have sammenhæng med fa-



Løgstør havn nytårsdag år 1900. Oliemaleriet udført af P. S. Søegaard efter fotografi. I havnen ses den hollandske gravemaskine, som arbejdede med at uddybe sejlrenden over Løgstør Grunde vest for byen. De mange flag kan dels skyldes nytåret, men måske i lige så høj grad, at man fejrede byens nyerhvervede købstadsrettigheder. Original på Limfjordsmuseet. (Foto: Bent Mikkelsen).

milien. I mange tilfælde kan vi se det økonomisk hensigtsmæssige heri, og ofte løber handelsmæssige, venskabelige og familiære forbindelser sammen, uden vi i dag kan vide, hvilke faktorer datidens mennesker tillagde største vægt, men dog på en måde, som klart adskiller P.S. Søegaards verden fra den tilværelse, hvori hans nutidige standsfæller lever. I det følgende vil jeg søge at give nogle eksempler på disse betragtninger.

Ved faderens død blev den kun 20 år gamle P.S. Søegaard forsørger for sin mor og de 3 yngre brødre, og fik herved et ansvar, som må have hvilet tungt på så ungt et menneske. Det gik, og som vi har set, endda godt, men selv for så relativt velstillet en familie som Søegaards, har afstanden til et økonomisk nederlag været kort. En væsentlig del af forklaringen på, at det lykkedes, findes givetvis i det for den tid selvfølgelig: individernes interesse må underordnes familiens ve og vel. Således accepterede P.S. Søegaard efter det første vanskelige år, at han blot fik et vederlag til klæder og kost, ligesom moderen tog en logerende for at bedre den fælles økonomi. Først tre år senere kunne P.S. Søegaard begynde at beregne sig skipperhyre, og da han samme år blev gift med Ane Kirstine Rasmussen flyttede de ind i en lejlighed hos

moderen. Ane Kirstines medgift blev karakteristisk nok brugt til at erhverve 1/6 part i familiens jagt. Da det unge par året efter kunne erhverve en ejendom i Løgstør, købte de hus overfor moderens. P.S. Søegaard overtog også faderens rolle som læremester for de yngre brødre. Både Carl Andreas og Marius havde de første 3 års sejltid med storebror som skipper.

Peder og Kirstine fik efterhånden 5 børn, og deres uddannelse og giftermål fortæller også om familie- og handelsforbindelser. Den ældste Jeppe blev opkaldt efter sin farfar, men han blev ikke sømand. Med faderens egne ord »da han Legemligt og Aandeligt egnede sig for Kontorarbejde blev han antaget som Elev paa Løgstør Toldkammer« – vi aner en skuffelse, omend en fremtid ved en af Etaterne i tidens øjne har været nok så sikker. I 1904 vendte Jeppe tilbage til Løgstør som toldassistent, og samme år blev han gift med Sophie Salvesen, datter af en af byens købmænd P.W. Salvesen.

Den to år yngre Katrine blev opkaldt efter sin farmor. Efter konfirmationen fik hun en uddannelse, som det passede sig for en pige i den tids borgerlige miljø. Først var hun hjælpelærerinde ved en privatskole i Odense, derefter på højskoleophold, så et kursus i dameskræddersyning hjemme i Løgstør og endelig lærte hun husholdning på hovedgården Ågård i Vendsyssel. I 1896 blev hun gift med førstelærer L.T. Obel i Vrejlev.

Det tredje barn blev døbt Rasmus Kløvborg i 1880 – han døde samme år af engelsk syge. Navnet tyder på en forbindelse til en købmandsfamilie i Thy.

Den næst yngste søn Karl Andreas kom i 1896 i lære hos købmand Salvesen, og derefter blev han kommis hos faderens og bedstefaderens forretningsforbindelse konsul Schou i Struer.

Den sidste i rækken blev Jens Peter Bach, opkaldt efter faderens mangeårige handelsforbindelse. Da Jens Peter nåede konfirmationsalderen var J.P. Søegaard forlængst gået i land som havnefoged, så der var ingen mulighed for at begynde et liv som sømand hos familien. Sømand blev han dog, og efter overstået eksamen fra navigationsskolen i Aalborg, gik han ind i Vandbygningsvæsenet, hvor han blev til sin død. Fremtiden for en sømand født i 1889 i Løgstør lå ikke på Limfjorden, og Jens Peter kom derfor til at bo i Esbjerg og siden i Helsingør. På den tid havde Vandbygningsvæsenet temmelig mange ansatte ved stationen i Løgstør, så faderens kontakter har nok været nyttige for sønnen, men det tætte net af familie-, venskabs- og handelsforbindelser var i opløsning, og disse relationer har næppe haft betydning for sønnens karriere. I 1930'erne flyttede Jens Peter dog atter til Løgstør.

Peder Svendsen Søegaard døde som 81-årig i 1931. Hans optegnelser fra de sidste år er kortfattede, og de domineres af op-

lysninger om sølvbryllupper, gitemål i næste generation og fødsel af endnu et slægtled. Hans egen tilværelse kom til at rumme adskillige afsnit af Limfjordens søfart. Som ung nåede P.S. Søegaard at deltage i den traditionelle fart med korn til England og Norge ombord i en lille jagt. Som fører og ejer af skonnerten *Haabet* mnærkede han, hvordan omlægningen af landbruget og byernes vækst gennem sidste halvdel af 1800-årene gav et nyt grundlag for fjordens skibsfart. Den direkte eksport af landbrugets produkter blev hurtigt overtaget af dampskibene, og de mange galeaser og skonnerter fandt i stedet beskæftigelse ved især at sejle stykgods fra København og træ fra Sverige til Limfjorden. Da P.S. Søegaard solgte *Haabet* i 1896, har det nok været nær højdepunktet for de sejlførende træskibe. Da han døde i 1931 havde Limfjorden stadigvæk 140 skibe med hjemsted her, men kun 2 var rene sejlskibe, og 99 var sejlskibe med hjælpemotorer – mekaniseringen var i gang. I 1871, da P.S. Søegaard lige var begyndt at sejle som skipper, havde fjorden 144 registrerede skibe, som hørte hjemme i byer som Aalborg (36 %), Thisted (30 %), Løgstør (13 %) og Nykøbing Mors (10 %). I hans dødsår var 72 % af skibene hjemskrevne i Aalborg – centraliseringen var slået igennem.

I 1933 dannedes Limfjordskippernes sammenslutning på café Bristol i Aalborg. Det erklærede formål var, at sikre fjordskipperne mod konkurrencen fra jernbaner og lastbiler ved at skipperne enedes om nogle minimumsfragtrater.

I de 3 forhandlingsprotokoller på Limfjordsmuseet kan man læse om den lange og ulige kamp. I 1960 blev foreningen opløst. Denne sidste fase af fjordens sejlskibsfart oplevede P.S. Søegaard ikke – han ville næppe have brudt sig om den.

Artiklen er baseret på følgende utrykte kilder:

Private Erindringer af P.S. Søegaard.

Som 75-årig har P.S. Søegaard nedskrevet sine erindringer i et kladdehæfte på 50 sider, som desuden indeholder enkelte dokumenter, fotografier og avisudklip. Originalen ejes af forfatterens barnebarn, fhv. skibsfører T. Søegaard, Løgstør, som har ladet Limfjordsmuseet tage en kopi.

Regnskab for skonnert *Haabet* – 1879–1890.

De 60 sider indeholder P.S. Søegaards egenhændige regnskaber ført rejse for rejse.

Skænket til Limfjordsmuseet af T. Søegaard.

Fotokopier og afskrifter fra Skibsregisteret, Lemvig. Auktionsprotokol m.m. vedrørende skonnert *Haabets* historie.

Samlet af installatør Arne G. Hansen, Ribe og stillet til museets rådighed i 1972.

Desuden er Limfjordsmuseets hulkortregister over skibe hjemmehørende i Limfjorden 1871–1971 benyttet. Registerets grundlag er Danmarks skibsliste.

Regnskab for skonnert *Haabet* af Løgstør 1879–90

	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Indtægt:												
På fragt	4.198	3.954	3.720	3.694	4.101	4.036	3.662	2.994	3.149	2.948	3.496	3.513
Udgifter:												
Kostpenge	584	702	612	573	683	612	657	575	573	509	462	629
Hyre for bedstemand og kok	348	426	381	413	422	399	450	402	273	277	330	362
Hyre for skipper	464	554	484	514	524	491	516	466	522	420	488	514
Kaplak (5 % af fragtindtægt)	210	188	184	185	206	202	178	149	152	147	173	179
Større vedligeholdelsesudgifter	68	238	333	247	65	178	92	118	74	90	51	215
Assurance	169	169	519	146	160	126	126	126	126	126	107	126
Renter	250	250	250	250	250	250	250	200	160	160	160	160
Skibets drift i øvrigt	1.090	722	236	620	884	718	598	471	840	706	836	986
Udgifter i alt	3.183	3.249	2.999	2.948	3.194	2.976	2.867	2.507	2.720	2.435	2.607	3.121
Overskud	1.015	705	721	746	907	1.060	795	487	429	513	889	392

Kilde: P. Søegaards regnskabsbog, Limfjordsmuseet.

CHRISTIAN NIELSEN

Sprydstageriggen

Jeg vil her forsøge at give en lille skildring af sprydstageriggens forskellige udformninger og af mine egne oplevelser og glæder ved at sejle med joller med denne rigtype.

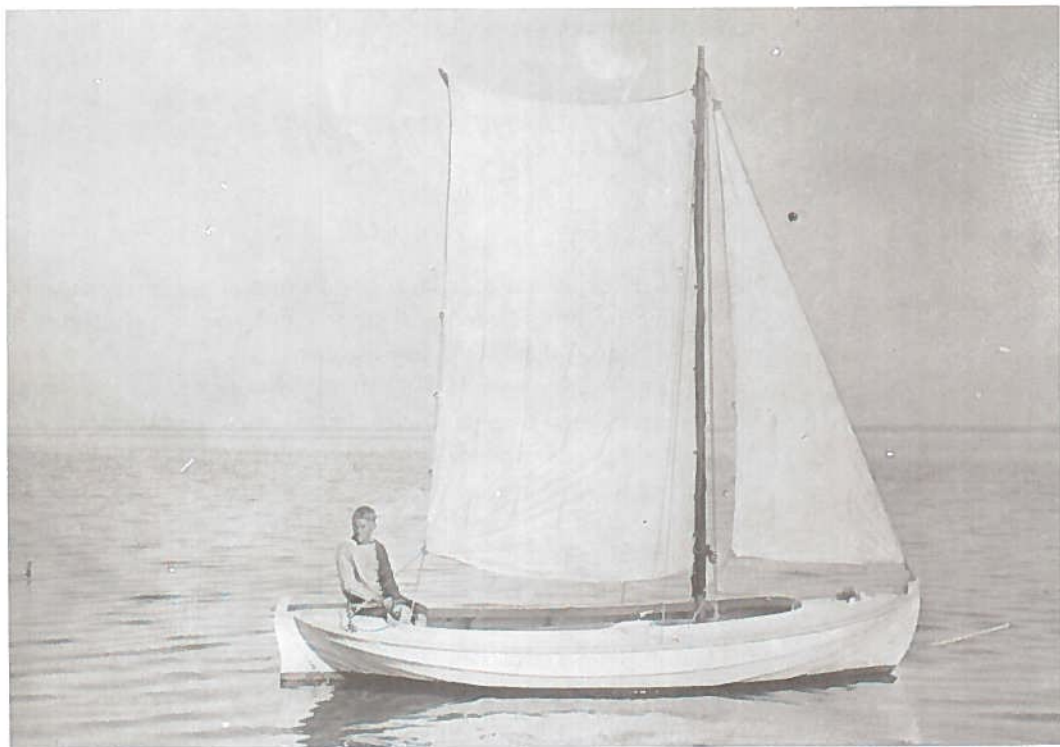
De fleste drenge ude fra vore mindre havne har nok alle gennem generationer begyndt deres sejlads med et sprydstagesejl. For mit eget vedkommende fik jeg som 10-årig i 1924 en pram, hvortil jeg fik lavet mig et sejl af en hesian-sæk, der blev surret til masten og spilet firkantet med en sprydstage. Der var flere drenge, der havde sådan en hesian-sæk som sejl, hvis deres fædre havde en pram, der ellers blev brugt til rusefiskeri eller ålestangning.

Da min pram kun var 11 fod og mine kammerater gerne var 13 fod og vi alle havde samme sejlareal, så havde min pram jo større sejlegenskaber en mine kammeraters. Af stor betydning var det, at der ikke var vand i prammene, da dette nedsatte stabiliteten og så måtte skødet selvfølgelig aldrig sættes uden med slipstik, så sejlet hurtigt kunne blive løst for at prammen ikke skulle vælte. Det med slipstik gælder for al sejlads med mindre joller.

Allerede som 12-årig fik jeg en 14 fods ringdæksjolle med storsejl, fok og topsejl. Da de større drenge nu gerne ville hjælpe mig med at sejle, fik jeg mere og mere kendskab til at sejle sprydstagejolle. Vi sejlede små kapsejladser om aftenerne og nok lagde jeg jolle til men var kun gast, og en større dreng sad ved roret og dirigerede, hvordan sejlene skulle stå, hvornår der skulle slækkes lidt på et skøde eller hvornår der skulle hales lidt hjem igen.

Senere fik jeg sammen med en bundgarmsfisker en 18 fods damjolle, som han om foråret brugte til bundgarmsfiskeri. Ved pinsetid overtog jeg jollen og gjorde den i stand med maling og lignende og så var jeg sejlende hele sommeren. Nu lærte jeg at sejle, selv om det var svært for en 14 års dreng at sætte en løs sprydstage på en 18 fods jolle.

Da der på Fejø var flere fiskere, der i deres unge dage havde fisket med havbåd, var der blandt dem mange gode jollesejlere og det var dem, der lærte mig at sejle bak fra molen for at komme fri af de andre fartøjer. Det var lidt af en kunst, for når jollen var bakket ud, så var det med at få opskud og jollen til at gå frem og falde af uden at komme i karambolasje med de ved molen liggende fartøjer. Man lærte her Sprydstagejollens gode egenskaber, som



*Min første jolle, en 14 fods
sprydstagejolle med smakke
og fok hvor jeg sidder ved
roret stolt af at kunne sejle
som 12 årig. Ene mand.*

for eksempel når vinden blev for kraftig og man kun skulle hjem for en halv vind eller en lænser og man ikke ville rebe, så kunne man tage sprydstagen ned og binde nokken af storsejlet ind til masten og så sejle for smakken som trekant (bermudasejl).

Når man rigtigt fik kontrol over sin jolle og den var trimmet som den skulle, så lærte man også som de gamle fiskere, at når man stod på damdækket, så kunne man styre sin jolle ved at gå et skridt frem eller tilbage. Ved at gå et skridt frem blev jollen mere luvgerig og ved at gå et skridt agter kunne man få jollen til at falde fra vinden og når dette først var lært, så følte man sig som en rigtig sømand.

Ved de større sommerkapsejladser med andre fiskere med samme jolletyper måtte jeg gerne have en erfaren fisker med, for her gik alt jo på at komme først. Jeg havde gerne en gammel håndvådsfisker fra Venø i Limfjorden Anders Jyde med som skipper. Han var sammen med andre fiskere fra Limfjorden flyttet til Bandholm ved århundredskiftet. Han var kendt som en fin jolle-sejler og var af den gamle stoute type, høj, markeret ansigt, sort hår og ørenringe; han brugte snus og han sagde: »Hvis du som gast laver noget forkert eller kommer forsent efter mine ordrer, så spytter jeg dig lige mellem øjnene.« Det måtte jeg jo tage med,



Min 14 fods jolle ved mole i Fejø havn. Jeg har en hjælper med, der kan sætte mig ind i sprydstagejollens forskellige sejlegenskaber. Selv står jeg agter som 12 årig.

da det jo gjaldt om at få de bedste sejltider. Vi fik da også en førstepræmie hjem og jeg slap for at blive spyttet mellem øjnene. For os drenge var de gode læremestre i den ædle kunst at sejle en sprydstagejolle.

Sprydstageriggen er af gammel dato og er kendt fra det østlige Middelhav allerede fra tiden omkring Kristi fødsel. Der er fundet adskillige relieffer fra denne tid, der viser denne rig. Et af de fineste og mest berømte findes på en sarkofag fra havnebyen Portus og stammer fra det tredje århundrede. Sarkofagen står på Glyptoteket i København og er altid et besøg værd.

Fra 1600-tallet kendes sprydstageriggen i næsten hele Vesteuropa, men især fra Holland og England, hvorfra de store lægtere fra Themsen med den enorme stående sprydstage (Thamesbarges) stadig er bekendte. På svensk findes der en beskrivelse af sprydstagriggen af Åke Rålamb så tidligt som 1691. På de større europæiske floder, har der været sprydsejlsriggede flodpramme på 20 til 80 tons og i østeuropæiske floder endnu større pramme (Kahn, Kähne) med 3 sprydstagriggede master hvor sprydstageerne står i taljer og kan varieres i forskellige stillinger.

I Danmark har vi 1-, 2- og 3-mastede sprydstagejoller fra 12 til ca. 27 fod. På Limfjorden er de gerne med én mast og kaldes



Som 14 årig sejlede jeg en sommer med sommergæster for gæstgiveren på »Landbolyst« med dennes jolle »Puk«. Det var en 18 fods jolle med fast sprydstage bygget af min bedstefader bådebygger Christian Nielsen på Fejø i 1916.

sjægte, fra Middelfart til Østersøen og op i den Botniske Bugt er de smakkejoller med 2 eller 3 master og i det meste af det øvrige Danmark kaldes den 1-mastede sprydstagejolle for kragejolle.

Sprydstagejollen blev hurtigt brugt af færgefolk, lodser, toldere, kadrejere og til lystsejls og ofte har malere, især i forrige århundrede, anbragt en eller flere sprydstagejoller som staffage på deres billeder af større skibe.

I 1930'erne arbejdede ingeniør Aage Utzon med sin Aalborg-jolle, en fornuftig lille ca. 16 fods sprydstagejolle, der gennem mange år var søspejdernes øvelsesbåd, og bedre øvelsesbåd kan man nok ikke vælge. Jeg må nu også huske at nævne vor mindste sprydstagejolle, Optimistjollen, som for vor ungdom i dag er blevet et populært lille fartøj. Men husk som med prammen: aldrig vand i jollen, når der skal sejles og sæt aldrig skødet fast.

27 fods dæksbåd »Christiane« af Fejø bygget af min fader bådebygger Carl Nielsen på Fejø i 1919 til fisker Aksel Bang ligeledes Fejø. Båden, der havde en 6 hestes Dan motor, blev brugt til fiskeri med skovlvåd, ålevåd, sildegarn og kroe. Båden har sprydstage-rig med fast sprydstage.



Den 1-mastede sprydstagejolle kendes nok af de fleste som kragejolle og denne er af C.L.L. Harboe i 1839 beskrevet således: »En Seilbaad med een Mast og Sprydseil, der er bygget liig de helsingörske Færgebaade.« I 1852 kan vi hos D.H. Funch læse at en kragejolle »Er et bredt, klinkbygget Seilfartøi, det er spidst i begge Ender, fører en Mast med et Sprydseil, samt en Fok og en Klyver. Mere fåmælt er J.C. Tuxen i 1879: »En klinkbygget Seilbaad, spids i begge Ender og med rejsende stævne«.

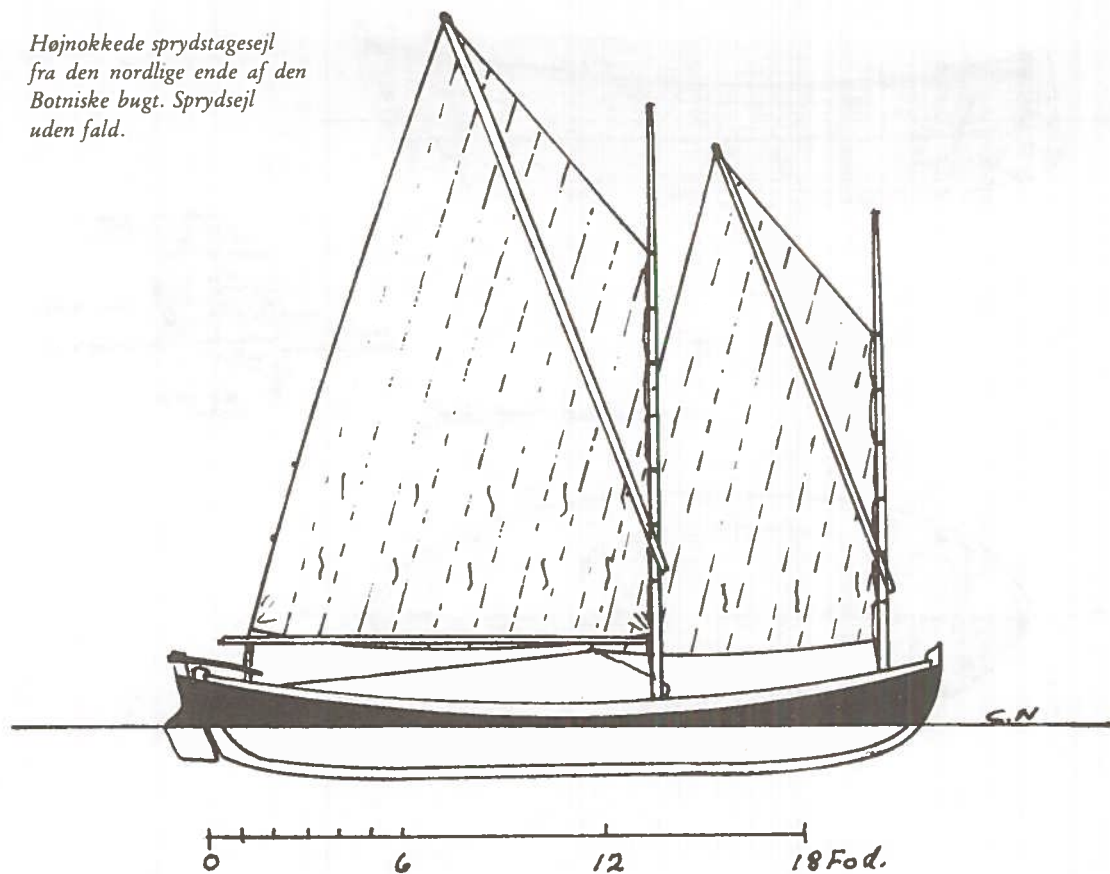
Om sprydsejlet skriver Funch: »Er et firkantet Fartøisseil, som kaldes således, fordi det udspiles med et Spryd. Seilet har et Skjøde, et Fald og en Hals, og bjerges med et Givtoug, hvis Bugt griber Agterliget.« Til sammenligning skriver Tuxen: »Spryd-taklingen er enten to-mastet eller tre-mastet. Sprydstagen staar med sin nederste Ende enten tæt ved Mastetoften eller med en Gaffel paa den nederste Halvdel af Masten eller drejes omkring en Tap i en Bøjle paa denne.

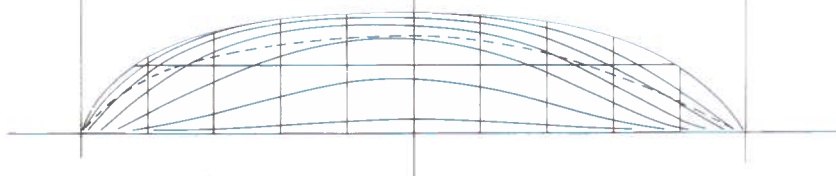
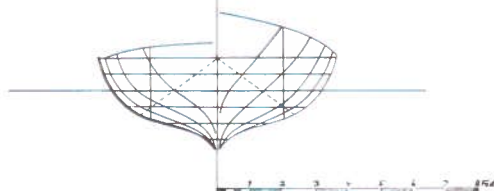
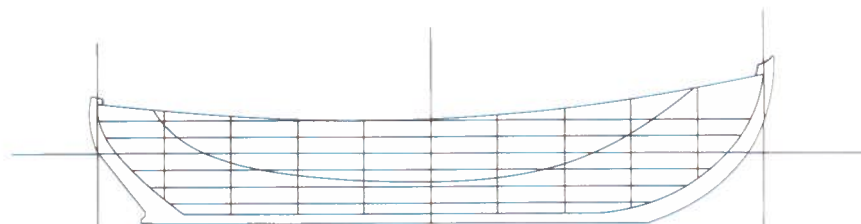
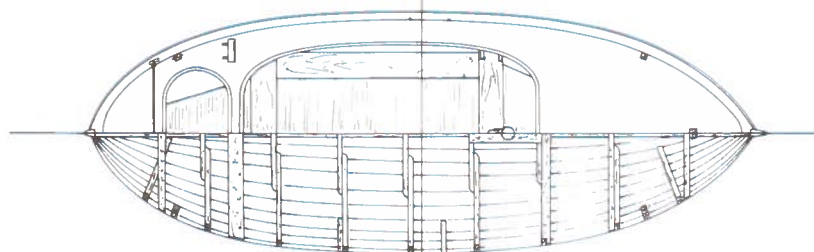
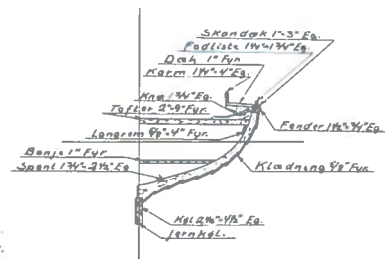
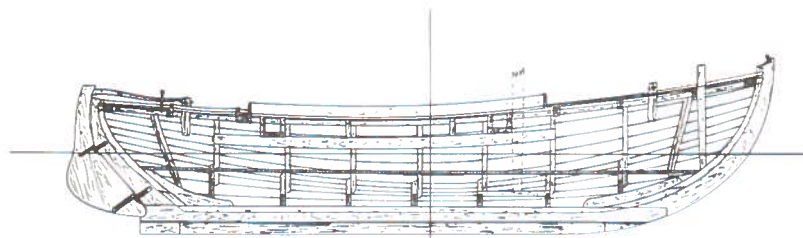
Den 3-mastede smakkejolle har mange egenskaber, som dens 1-mastede kollega, kragejollen, ikke har. Den har en enklere rig og kan under skiftende vind mindske sin sejlføring ved at nedtage en mast eller ved at flytte en mast fra en tofte til en anden og der-ved stadig have samme trim.

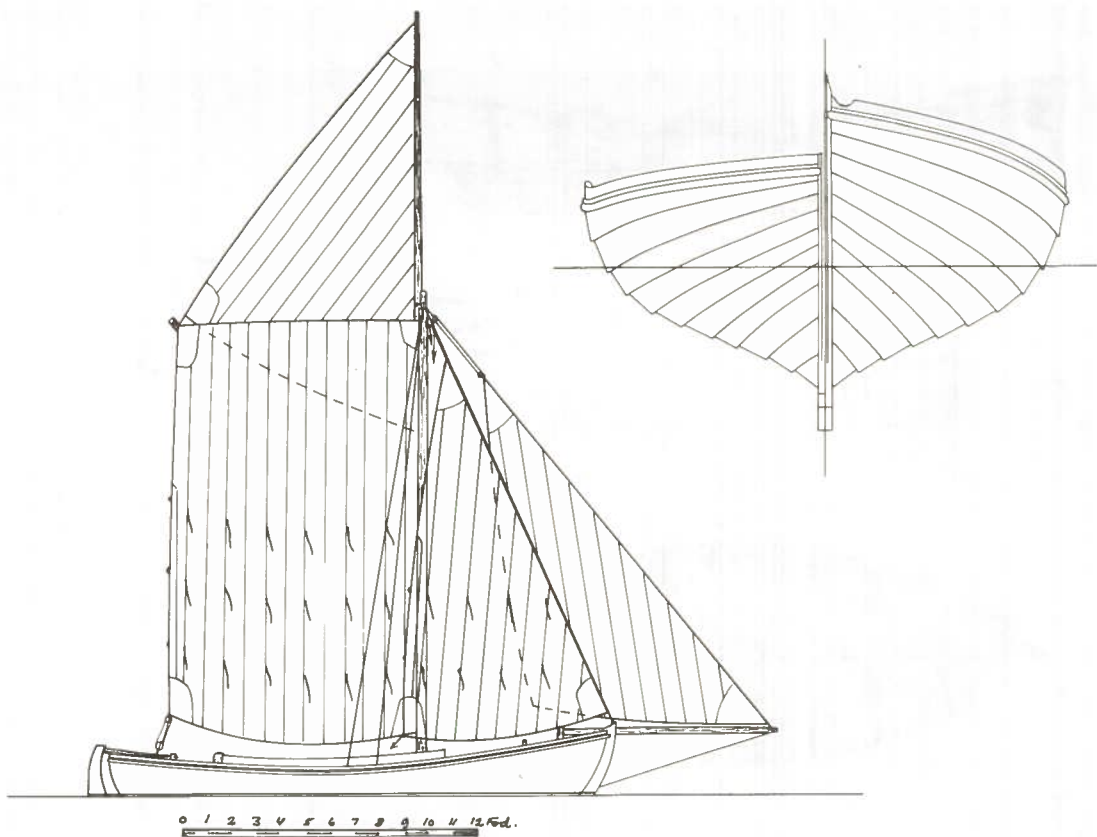
I Danmark er smakkejollen gennemgående med samme storsejl som kragejollen, men kommer man ned i Østersø-området bliver smakkesejlet mere højnokket og oppe i den Botniske bugt i Finland og Sverige, er man gået helt fra fald på masten og sætter smakken kun ved hjælp af sprydstagen. Dette er en både nem og hurtig måde at bjerge sejlet på, da forliget med sin lidseline så glider ned af masten når sprydstagen fjernes. Masterne står uden vant og stag.

Sprydstagejollen har nu atter fået et opsving, efter at der nu er kommet flere smakkelaug rundt om i Danmark. Jeg håber at dette må fortsætte og jeg håber at der altid vil sejle sprydstagejoller af alle typer rundt i de danske farvande og at disse må sejle sammen og vise deres forskellige gode egenskaber. Jeg ønsker alle der har en sprydstagejolle til lykke, for de har chance for at få glæde af deres »skiv«.

Højnakkede sprydstagesejl
fra den nordlige ende af den
Botniske bugt. Sprydsejl
uden fald.







No 8. Kragejolle

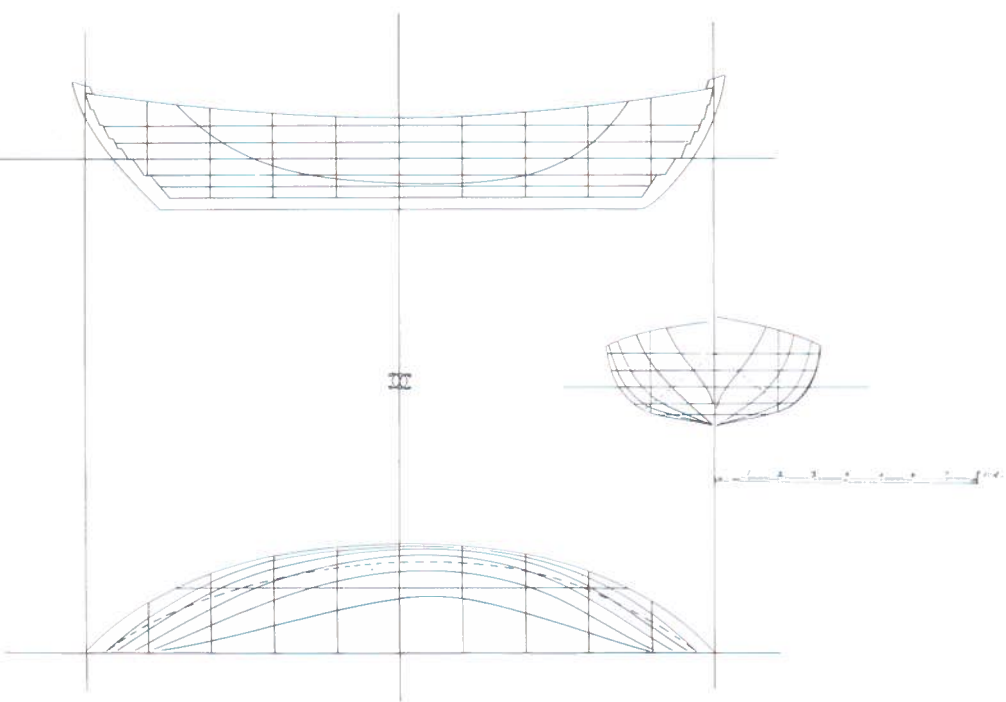
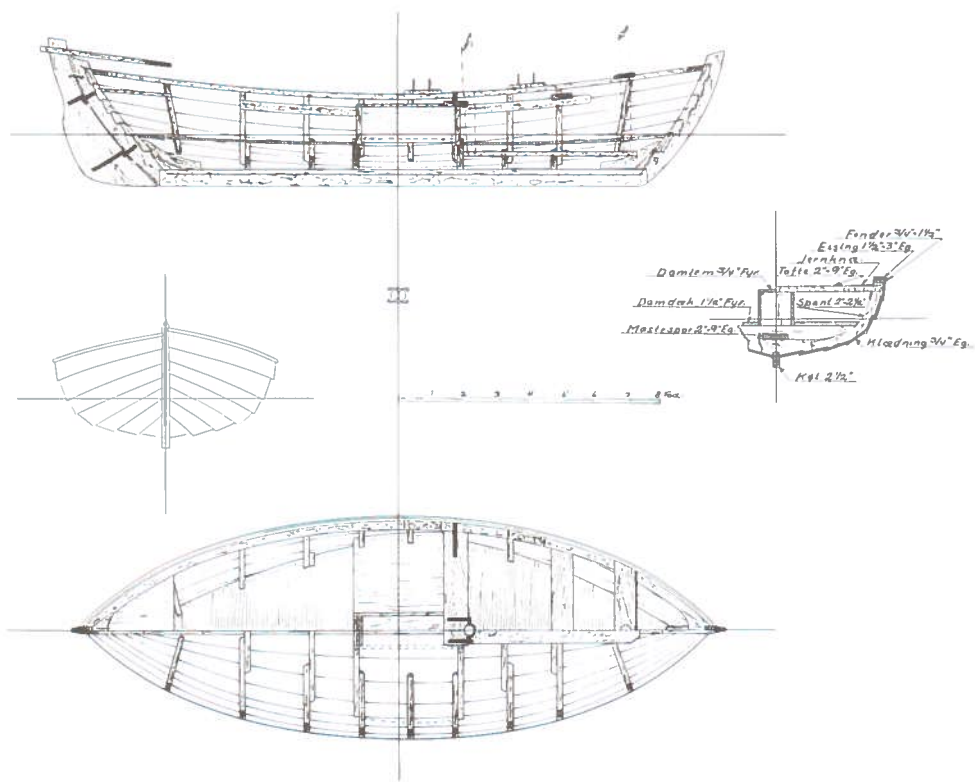
Længde: 20'3" = 6,36 m

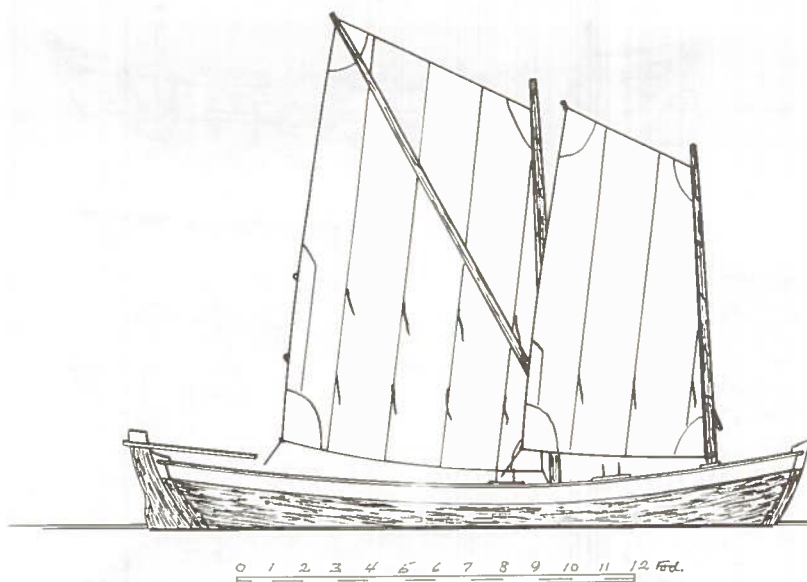
Bredde: 7'9" = 2,28 m

Højde: 2'9 1/2" = 0,87 m

Bygget i Guldborg ca. 1880 af bådbygger Mortensen til Bandholm Tolddistrikt. Byggemåde: klinkbygget, klædning 5/8" fyr samlet med jernklinker og befæstet til spanterne, som er af eg, med trænagler og til stævne og køl med jernspiger. Bundstokke og opløbere er lagt på siden af hverandre og forbundet med spiger. Jollen er forsynet med to faste tofter, ved den forreste er masten forbundet med en jernbøjle og står ned i en mastefisk mellem 2 bundstokke. Jollen har ringdæk, stort fordæk og styrehul agter med en lav karm. Karmen om rummet midtskibs er 4" høj. Dækket ligger ud på essingen, over klædning og essing ligger en plattessing af eg hvorpå en fodliste 1 1/4" x 1 1/4" af eg som går helt til stævnene. Over midten vandløb (spygatter). Til fortøjningsanordning har jollen 2 små pullerter for og agter samt for en palstøtte, hvortil også spydet er befæstet.

Jollen var malet. Skroget udvendigt lysegråt, i bundden rød (kobberbundfarve), Dæk grågult og fenderliste, essing, karme samt tofter gule.



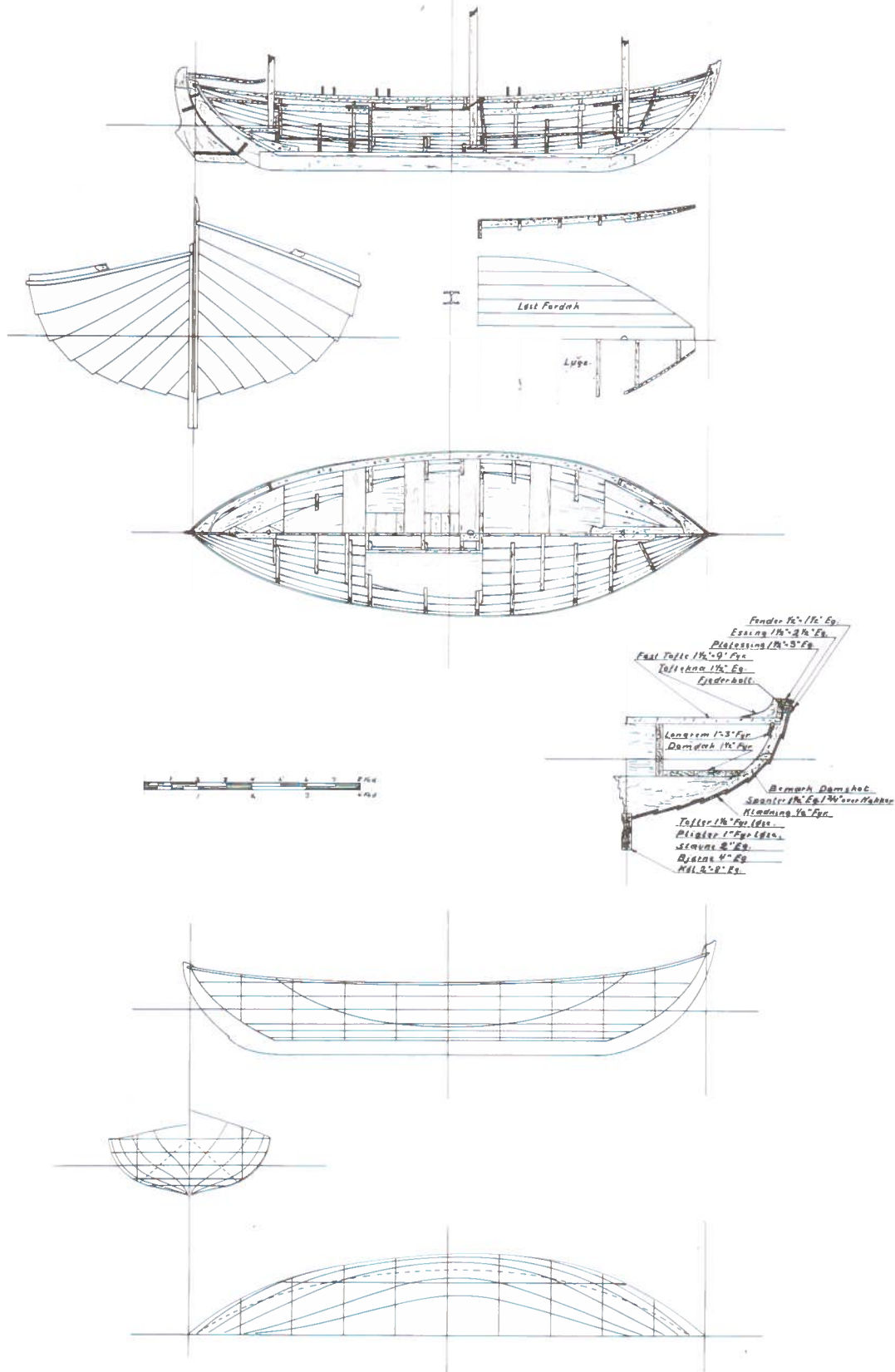


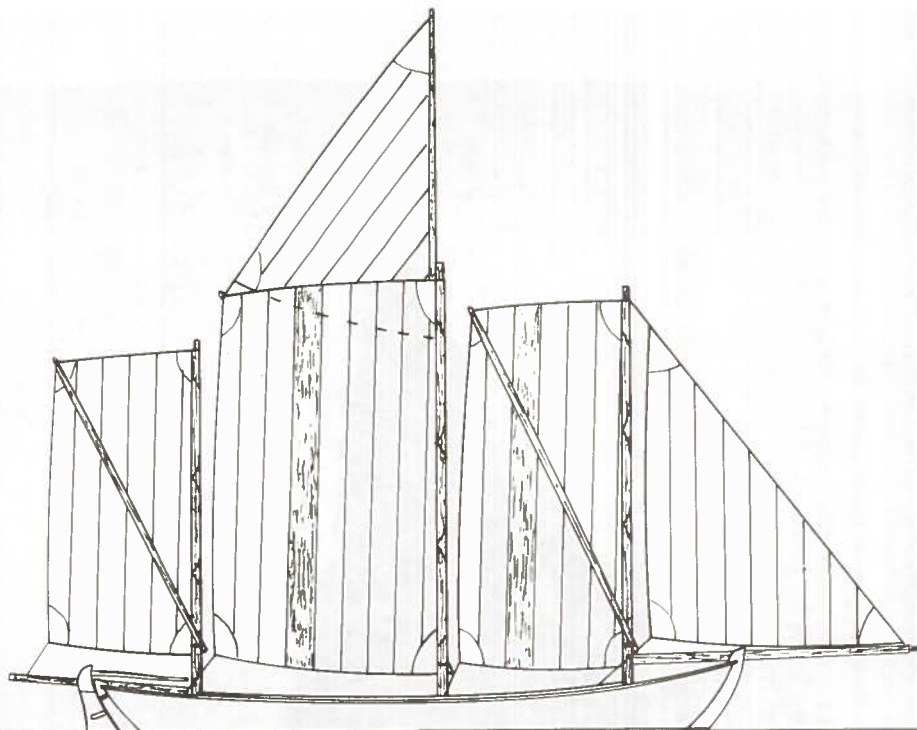
2-smakket damjolle fra Eckernförde

Længde:	19'0" = 5,96 m
Bredde:	6'7" = 2,07 m
Højde:	2'5" = 0,76 m

Jollen er bygget 1918 af Skibsbygmester Glasau i Eckernförde til fiskeri med garn og kroge. Byggemåde: Klædningen er klinkbygget af $\frac{3}{4}$ " eg samlet med jernklinker og spigret til stævne, køl og spanter. Klædningen er i halse ved stævnen hugget ind i denne uden på hverandre med undtagelse af øverste planke, som er skåret i mål til stævnen. Jollen har essing, der er boltet ned i spant samt spigret til klædningen. Oplængerne er lagt på siden af bundstokkene. Midt i jollen er damtragt med dam med et rum, på tragstens forkant en egetræstofte med jernbeslag til mast samt forbundet til spant og essing med jernknæ. Fra dammen og frem på bjørnen et mastespor hvilende på bundstokkene, på essingen for en tofte til fokkemasten. Jollen har på essingen faste jerntolle på klampe. Agter har jollen en pligte samt ror med smøgpind.

Jollen er malet. Essing og fenderliste er engelskrød, øverste planke er grøn og herfra og ned til vandlinien er blanktjæret (finsk trætjære). Bunden er kultjæret.





0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 Fod.

3-smakkejolle *Susanne*

Længde: 19'0" = 5,96 m

Bredde: 6'0" = 1,88 m

Højde: 2'0" = 0,63 m

Jollen er bygget i Middelfart ca. 1890 af bådebygger Mads Illum til lods Hans Albert Petersen, Middelfart. Foruden at blive brugt som lodsjolle blev jollen også brugt til fiskeri og derfor forsynet med dam. Jollen blev brugt til krogfiskeri og fiskeri med åleldrivvåd. Ved århundredskiftet var der i Middelfart ca. 20 joller af lignende type, ligeledes beregnet til dette fiskeri.

Byggemåde: Stævne, køl, essing spanter og sejltøfte er eg. Klædningen er fyr og bygget på klink samlet med jernnagler og spigret til stævne, køl og spanter. Jollen er forsynet med essing, som er forbundet til spanterne med fjederbolte. Ovenpå essingen ligger en platessing, som samtidig gør det ud for tolleklampe og derfor nærmest må betragtes som slidlag for essingen. Jollen har en fast tofte på forkant af damtragten, et par løse tofter samt pligt for og agter.

Rigningen er 3 smakker med spidst topsejl og klyver. Masterne har ikke vant, men står løst i tofter og pligter.

Jollen er malet. Essing og fenderliste er sort og udvendig til vandlinien grøn. I bunden sort.



HENRIK HVASS

Ingenting med noget inden i

– som f.eks. Hjarbæk sjægtelaug

Mange, der interesserer sig en lille smule for skibe og sejlads, går med en drøm et sted i sig om en ganske bestemt slags båd, som man godt kunne tænke sig at eje. Ofte er drømmen forbundet med nogle romantiske forestillinger om noget, som ligger tidligt i ens tilværelse, og lige så ofte bliver drømmen aldrig realiseret.

Det er typisk den lille lokale fiskerjolle, som har gjort et vist indtryk, da man som dreng løb rundt på havnen og fulgte med i alt, hvad der skete der.

Så pludselig en dag er muligheden der, drengen er blevet voksen, tjener penge og får råd til at købe båd. Men bliver det så drømmen – nej, ikke i denne omgang, det bliver noget helt andet og større, en lille galease, ja netop.

Men drømmen er der stadigvæk, blot går den nu ud på, at når jeg engang bliver pensioneret, så vil jeg have sådan en lille båd at gå og pusle med og drive lidt småfiskeri fra.

For mit vedkommende gik det lige nøjagtig sådan. Det blev en lille 20-tons galease, et dejligt skib på alle måder. Men der er en ulempe ved sådan et fartøj, man får sejlet alt for lidt. De første mange år restaurerer man, istandsætter, rigger o.s.v., så det med at sejle indskrænker sig til de større ture, sommerferier og nogle weekendture. Man savner dette at kunne smutte en tur på fjorden en dejlig sommeraften efter arbejdstid. Det er for besværligt i galeasen, for det første skal man forvarme på motoren med en blæselampe i 20 minutter, så skal man have hyret en mand eller to, og man skal have flyttet op til 10 af de yoghurtbægre, hvis fortøjninger indeslutter skibet som en edderkop i sit spind. Man orker det ikke.

Så opstår tanken – man må da sagtens kunne have den lille båd, den fra drømmen, ved siden af. Ja, selvfølgelig, vi må have fundet en sjægt hurtigst muligt, men det skulle vel heller ikke være så besværligt, de ligger jo i hundredevis rundt omkring i havnene, der er ganske vist ikke flere tilbage her i Hjarbæk, men det er nok en tilfældighed, der ligger sikkert en et sted, der kun venter på, at jeg skal komme og hente den.

Sådan er det bare ikke længere, de er efterhånden forsvundet.

Lykkeligvis viste det sig, at det kun var tilsyneladende, at de var forsvundet. Ganske vist er en meget stor del af dem gået til grunde, men de resterende har overlevet under højst forskellige forhold. Enkelte kan endnu findes, næsten uberørt af menneskehånd, gemt væk i en krog, men så er tilstanden for det meste uhyre ringe. Andre er forvandlede til motorbåde med indenbordsmotorer og ny kraftig agterstævn til gennemføring af skrueakslen. Ved samme lejlighed er roret flyttet ned under vandlinien, også med gennemboring i stævnen, og denne får så ofte et ændret og mindre smukt forløb. Og hvad værre endnu er, mange er efter tidens mode aldeles oversjaskede med den væmmelige substans, som går under betegnelsen glasfiber, tit helt overflødigt og udelukkende som en hyldelse til dovenskaben. Og for at gøre camoufleringen fuldkommen, er det ikke usædvanligt, at bådene er gjort højere, ved at fribordet er forsynet med en ekstra planke.

Der skal efterhånden en kender med et sikkert blik til, for at gennemskue objektet og genfinde sjægten inde bag ved den nyvundne glans og herlighed.

At det var svært at finde sjægte, fik man et tydeligt bevis for, da fjernsynet i 1975 skulle bruge nogle stykker i forbindelse med optagelsen af *Fiskerne*. Jeg blev sat på opgaven med meget kort varsel, og det lykkedes da heller ikke. Man måtte importere nogle smakkejoller fra Sundet, der så måtte illudere limfjordssjægte. Denne episode medførte dog en skærpet interesse for sagen, og en forståelse af, at der samtidig var en opgave at udføre, det var også blevet et elementært bevarings spørgsmål.

En gang i efteråret 1975 lykkedes det så for mig at finde min sjægt, en lille 15-fods båd, selvfølgelig med indenbordsmotor og ny agterstævn, dog heldigvis uden glasfiber.

Det var tydeligvis en sjægt, endog en ægte *kittenslåer*, det vil sige en af dem der er bygget af den navnkundige sjægtebygger A. P. Andersen i Nøreng i Salling. Den blev købt og meget hurtigt rigget med et gammelt stel sejl, og så blev der sejlet.

Hvad dette skulle rive med sig, havde jeg den gang ikke fantasi til at forestille mig.

Jeg har allerede nogle gange omtalt drømmebåden som en sjægt, men hvad er en sjægt egentlig? Det er såmænd Limfjordens fiskerbådstype fra tiden før de store motorbåde. Og hvis man spørger sjægteejerne om, hvad de synes om den, så vil de uden tvivl svare, at af alle danske smakkejoller er det den smukkeste og mest velsejlende.

Et paradoks, en drømmebåd også i virkeligheden.

Når noget er gjort så godt, at det vel ikke kan gøres bedre, så kan man lige så godt opgive at prøve på det, og det er derfor, jeg ikke skal bevæge mig ind på at beskrive sjægten detaillert, hver-



ken teknisk, historisk eller som sejler, det er nemlig gjort godt og grundigt. Det jeg hentyder til er Harald Nørgaard Pedersens bog om limfjordssjægten, som blev udgivet i 1976. Denne bog behandler ud fra alle tænkelige synsvinkler dette fartøj, og Nørgaard P., selv gammel limfjordsdreng, har behandlet emnet så grundigt og med en sådan kærlighed til sjægten, at det ville være omsonst at kaste sig ud i noget lignende. Bogen kan vel betragtes som Nørgaard P.'s livsværk, og den blev da også med det samme sjægtefolkets »bibel«, ligesom Nørgaard P. selv blev sjægtelaugets »grand old man« indtil sin død i efteråret 1980.

Dog alligevel, ganske kort:

En sjægt er en smækkerigget fiskerbåd, som den kendes fra så at sige alle danske kyster. Forskellen er, at der i limfjordsområdet i tidens løb er udviklet et så stærkt enhedspræg, at man kan tale om en selvstændig bådtype. Sjægten er et klinkbygget, spidsgattet fartøj, oftest med ringdæk. Den er altid rigget med sprydspejl, fok og topsejl og adskiller sig generelt fra andre smakkejoller ved at have slankere linier og stærkt underløbne stævne. I størrelse ligger den fra ca. 13 til 23 fod. Den har formentlig sin oprindelse i Syd Norge, og er i lige linie en efterkommer af vikingetidens nordiske bådtype.

Det viste sig allerede i efteråret 1975, at jeg ikke var alene om at have lyst til at sejle sjægt. Jeg opdagede ret hurtigt, at båden aldrig var hjemme, alle og enhver sejlede rundt i den, og allerede året efter købte to brødre, Leo og Leif Andersen to sjægte. Herefter

gik det stærkt, i 1977 havde vi 7 sjægte, og sideløbende hermed opstod Hjarbæk Sjægtelaug, der i dag tæller ca. 25 restaurerede og sejlsklare sjægte.

Det vil sige, der stiftedes ikke noget laug, men der opstod en interesse og et sammenhold omkring sjægten, som viste sig at være stærkt og levedygtigt. Lauget er aldrig blevet officielt stiftet, og bliver det måske heller aldrig, og det må for mig at se også være det bedste, hvorfor absolut skabe nogle rammer om noget, som er der alligevel og som heller ikke lader sig styre.

I et nummer af *Ankertovskrogen*, det er laugets formidler af nyheder – det var en udgave, der blev lavet i forbindelse med et kapsejladstævne, og hvor vi gerne ville forklare udenforstående lidt om, hvad det hele gik ud på – skrev et af laugets medlemmer, Jens Hellerup, professionel sømand, en beskrivelse af lauget, som på mange punkter var meget rammende. Jeg kunne tænke mig at citere lidt der fra. Overskriften lød: *Ingenting med noget inden i. Hjarbæk Sjægtelaug*. Der er nu en hyggelig klang i disse to ord. Man ligesom fornemmer, at her går kammeratskabet forud for enkeltmandspræstationerne. I den ånd er det opstået og i den ånd skal det køre videre. Vi har jo unægtelig ikke mange år på bagen som »organisation«, men på sin vis har vi allerede hævdvundne traditioner at leve op til og arbejde videre med. Ånden fra tidligere tiders fiskersamfund ved Limfjorden kan – specielt i vor stressede tid – være lige så bevaringsværdig som de både, vi har skænket vor uforbeholdne kærlighed.

Egentlig er det vel lidt af en tilsnigelse, når vi kalder vort eksklusive selskab for et laug. Vi har ingen bestyrelse, vi har ingen love og vedtægter og vi har ingen klart defineret formålsparagraf – men vi har det hyggeligt sammen, både til lands og til vands og vi har en forpligtelse til at bevare det lille bitte kapitel af danmarkshistorien, der hedder sjægtesejlad på Limfjorden.«

Netop ja, lauget er opstået, det er ikke stiftet, og det drejer sig ikke blot om sjægten, men også om alt det, som sjægten har stået for, før som nu.

Man kan så spørge sig selv om, hvad det er der gør, at folk pludselig finder på at køre Limfjorden rundt, og bringe den ene dyng sphagnum efter den anden hjem til Hjarbæk, for bagefter at bruge utallige timer på at forvandle en sådan stabel formuldede sjægtebrædder til en ny gammel sjægt.

En klar årsag kan der ikke påvises, for en analyse af sjægtesejlernes alder, køn og sociale status viser nemlig, at vi virkelig spænder fra yderpunkt til yderpunkt og tager alt med der imellem, det sidste gælder selvfølgelig ikke for fordelingen på køn.

Tiderne måske, og måske også lidt flokmentalitet, men der er også umiddelbart iøjnefaldende fordele ved denne form for sejlsport. For det første er denne form så økonomisk overkomme-



lig, at alle kan være med. Bådene er relativt billige i anskaffelse, men kræver så til gengæld megen knofedt. Kapsejlads drives på et sådant plan, at man ikke behøver det sidste nye og dyreste grej for at deltage, tværtimod, for hvor moderne kapsejlere, for at gøre sig gældende nu om dage, må have nye sejl i tide og utide, og sommetider lidt oftere, ja så sejler sjægtene med de samme sejl, så længe de kan holde sammen.

Og som nævnt, dette at beskæftige sig med sjægte er andet og mere end blot at dyrke sejlsport. Selv om sejladsen nok er det primære, er der andre væsentlige islæt. Alene restaureringsarbejdet tvinger sjægtesejleren ud i mange forskellige håndværk, og et forsøg på at gennemføre en korrekt restaurering giver uvilkårligt en vis indsigt i sjægtens kulturhistoriske baggrund.

Dette sidste giver anledning til at fortælle, at laugget har et snævert og frugtbart samarbejde med Limfjordsmuseet i Løgstør, der for øvrigt ejer en sejlklar sjægt, der er en flittig deltager i lauggets arrangementer. Denne sjægt hedder naturligvis *Nørgaard P.* Museet har i øvrigt også fremstillet en film fra et af de store kapsejladsstævner.

Af en eller anden grund er det uundgåeligt, at to mennesker, der mødes ude til søs i deres både, vil finde ud af hvem der sejler stærkest.



Derfor er kapsejlads også en af laugets største aktiviteter. Der sejles kapsejlads en gang om ugen hele sommeren igennem, og herudover arrangeres der hvert år den første weekend i september *officielle verdensmesterskaber for limfjordssjægte*.

Omkring århundredskiftet og nogle årtier frem, afholdt fiske-
riforeningerne rundt omkring på Limfjorden kapsejladser for
sjægte, blandt andet også i Hjarbæk. Dette var en tradition, som
ligefrem bad om at blive taget op, og i 1977, da vi havde de første 7
sjægte sejlklaare, gav vi os i kast med et sådant arrangement, der
strakte sig over et par dage. Det er allerede blevet en fast årlig til-
bagevendende begivenhed, og fra de 7 lokale sjægte i 1977 har det
udviklet sig til, at der i 1980 startede 27 både, og nu var der re-
præsentanter fra mange andre steder langs Limfjorden. Ideen
har nemlig bredt sig, så der i dag restaureres og nybygges sjægte
snart sagt over hele fjorden.

Det flotte navn, som stævnet fik, blev, som sådan noget jo ofte
gør, hæftet på ved en tilfældighed. Under planlægningen af stæv-
net i 1977 nævnte en eller anden noget om, at vi kunne kalde det
for sjægteverdensmesterskaberne, oven i købet officielle, for
sjægtene var jo kun her, og vi var den eneste organisation i ver-
den. Siden blev det hængende ved, og egentlig er det meget godt,
for det siger vel i og for sig noget om, at det ikke må tages for al-
vorligt.

Og her er det, at man igen kommer ud for en ejendommelighed
ved sjægtesejlerne. Hvis man spørger en af dem om, hvilken pla-
cering han forventer ved den kapsejlads han netop skal til at starte
i, så vil han svare, at det da er rystende ligegyldigt – det er jo bare
sjov at være med. Men det er bare lutter løgn!

Selv om sådanne sejladser foregår i en meget afslappet stem-



ning, og der udveksles gode råd, erfaringer og endda fiduser både før og efter sejladsen, så sejles der indædt for placeringerne, når man først er på fjorden. Uanset hvordan et sådant stævne er lagt an, så vil de fleste deltagere, i det mindste så længe selve konkurrencen står på, gøre sit yderste for at opnå så godt et resultat som muligt, og sådan er det også med sjægtesejlerne, de sejler kapsejlad, så nerverne somme tider hænger uden på søtøjet. Sådan skal det også være, hver ting til sin tid.

Et ubekræftet rygte vil dog vide, at en sjægtebesætning er set på stranden ved en optrukket sjægt natten før verdensmesterskaberne. De var udstyret med lommelygte og stiv kost.

Jeg var tidligere ved at give tiderne skylden for at sjægten, og for den sags skyld smækkejollerne i hele landet, har haft så voldsom succes og fremgang, og det er nok ikke helt forkert.

I anledning af 10-året for starten på det, der skulle blive til Træskibsejernes Sammenslutning, kan jeg ikke lade være at filosofere lidt over udviklingen i disse år. Jeg mindes meget tydeligt en dejlig lun forsommeraften i Roskilde, det var i slutningen af maj måned 1971, aftenen før vi startede T.S. Det var det første større stævne for gamle træskibe herhjemme. Der blev ved med at komme fartøjer til havnen, det var et vidunderligt syn. Der var selvfølgelig ikke så mange skibe, som der kommer til de store stævner i dag, men mange den gang. Det var mest større skibe der kom, skonnerter, galeaser og jagter, mere eller mindre færdige projekter, og de fleste af dem var privatejede.

Jeg havde selv på dette tidspunkt ejet den før omtalte lille galease i ca. 5 år, og så med glæde fremtiden i møde. Nu skulle der ske noget. Det gjorde der også, der kom vældig gang i interessen for de gamle skibe, men for nogle af os, der havde solgt vore sjæle til de

sorte magter, og jeg mener hermed de sorttjærede fragtskibe, blev årene fremover en kamp, som for nogle af os allerede var tabt på forhånd. Træskibsejerne er stædige, sommetider for stædige, nogle af os skulle måske have stoppet noget før. Man vil kunne se, at størrelsen på de privatejede skibe i de forløbne år er blevet mindre og mindre i takt med den økonomiske afmatning, som jo netop så småt begyndte omkring dette tidspunkt. Heldigvis har vi bevaret mange af de større skibe endnu, men de er nu i stort tal institutionsejede, eller de drives kommercielt, eller de er i større fællesejer. Man kan i nogen grad beklage denne udvikling, for selv om mange af de større skibe nu er i økonomisk sikker havn, så er det ikke i alle tilfælde, at restaureringsarbejdet – rent æstetisk – har givet det smukkeste resultat, nå – det må vel retfærdigvis så siges i denne forbindelse, at det heller ikke er lykkedes lige godt for alle de mindre privatejede fartøjer.

Men en ting er sikker, og det er, at den bacille, der gør nogle mennesker modstandsløse over for de gamle sejlskibe er resistent over for alle mediciner, selv dårlige økonomiske vilkår.

Hvis man ikke kan få den man elsker, så må man elske den man får. – Nej, sådan er det ikke, ganske vist er min sjægt i denne vinter blevet sat i stand, så den er lige så god som ny, og galeasen er til salg, men det kan lige så meget skyldes, at nogle ting har ændret sig umærkeligt i tidens løb.

Det nærmere bekendtskab med sjægten, har medført et nyt varmt forhold, og ligesom det så ofte går i menneskeverdenen, indgår man et nyt lykkeligt ægteskab med sin nye elskede, og skilles med vemod, men i forståelse fra sin gamle.

Livet er alt for kort til den lange kamp mod vejrmøller, som kampen for at holde et stort gammelt træskib er for almindelige mennesker.

Det, som opfylder en stor del af ens tilværelse – skibene – skal ikke være en belastning, det skal være fyldt med glæde og frem for alt skal der sejles.

Det er derfor vi af vort fulde hjerte, og uden bitterhed, elsker limfjordssjægten.

Kerteminde havn

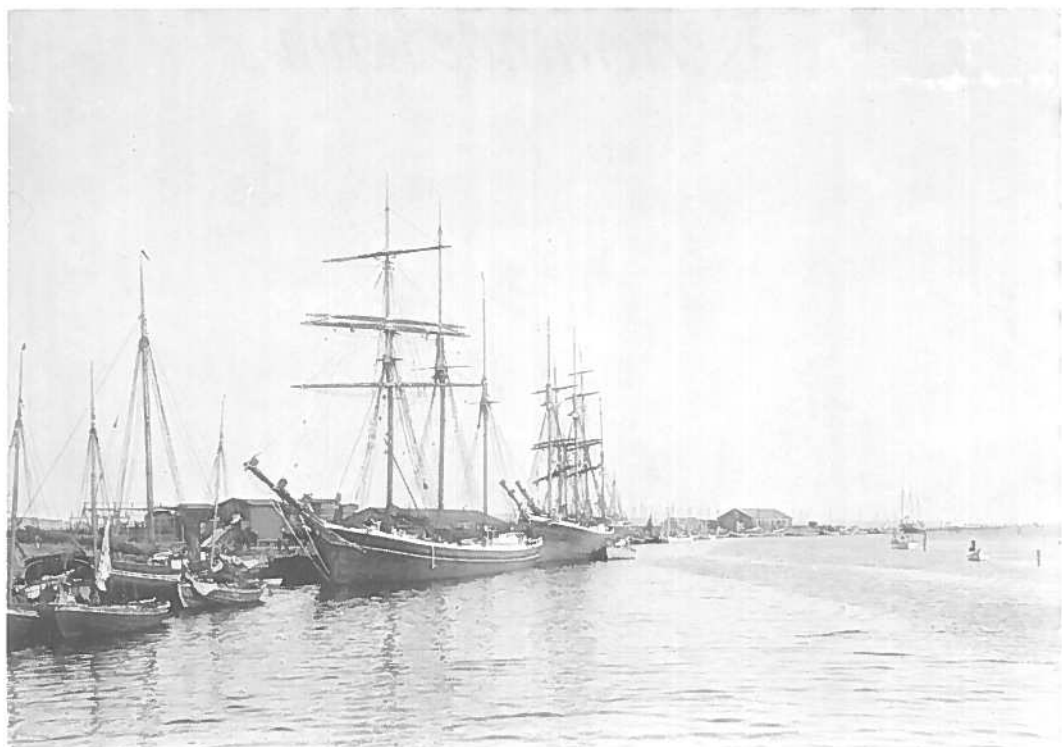


*Topsejlsskonnert, skonnert-
brig og krydstoldjagt i havnen
før jernbanen kom til byen
år 1900.*

*(Foto: Karen Sondahl,
Kerteminde).*

Flere af de her gengivne fotografier stammer fra et nedlagt foto-atelier i Kerteminde. Den ejendom hvor de var efterladt skulle rives ned og den og dens indhold køres på lossepladsen. Kun et tilfælde reddede negativer og billeder fra total tilintetgørelse.

Kast *aldrig* gamle billeder væk. Har de ikke interesse mere for ejeren, bør de gives til nærmeste lokalhistoriske arkiv, hvor de vil blive opbevaret og registreret. De er med til at fortælle om en tid og et folkeliv, som aldrig kommer tilbage – de er en væsentlig del af vor kulturarv.





På dette foto, som formodentlig er taget fra jernbanebroen kort efter århundredskiftet, ses nordsiden af havnen med store fragtskibe og fiskernes bæltsbåde, som også havde plads her indtil fiskerihavnen blev bygget på bassinets sydside omkring 1904.

Havnelodsens 1903 oplyser, at der ikke var bugserdamper at få, hvorfor der, som det ses til højre, var anbragt en pælerække gennem havnen til varpning. På jagten, der er næsten gemt bag bæltsbådene til venstre, kan læses »... minde«. Det er formentlig Rhea tilhørende købmand J. A. Larsen, Kerteminde.

Fiskerne piller sild af garnene bistået af koner og børn, som er kommet på havnen med mad og kaffe i kurve. Yderst en spidsgattet bæltsbåd og inden for den en spejlbygget.

Kertemindefiskere på sten-fiskeri og molebyggeri på Samsø 1896 eller 1897. Bemærk lossegrejerne på de fem både til højre. (Foto: Chr. Jørgensen, Tranekjær).



Efter 1. verdenskrig begynder styrehusene at dukke op med afrundet agterkant og skydedør. På den store kutter til højre ses dog stadig et gammeldags nathus. Den er iøvrigt hjemskrevet i Fakse Ladeplads.



En bæltsbåd lænser i havn for både motor og rebet storsejl forbi havnens vartegn »Baake med en Tønde paa Toppen paa Yderenden af S.Molen«.



*Slettopskonnert Alfa (ex
Eben-Ezer, ex Karen, ex
De 2de Brødres Minde) under
udsejlingen fra Kerteminde.
Alfa målte 49 brt og var
bygget af fyr i Kristianssand
i 1847. Den var i en årrække
omkring 1920 hjemskrevet i
Kerteminde.*



PETER SKANSE

Bruksbåtar i Skåne

Under hösten 1980 har undertecknad för *Kulturen* i Lund företagit inventering och uppmätning av traditionellt byggda bruksbåtar i Skåne. Arbetet föregicks av en mindre provundersökning i Kullabygden våren 1979. Med traditionellt byggda bruksbåtar menas här på hantverksmässig grund framställda, klinkbyggda träbåtar avsedda att brukas inom någon huvud- eller binäring. Avsikten med artikeln är att lämna en kort redogörelse för projektets bakgrund, målsättning, arbetsmodell, fältarbete och resultat.

Bakgrund

Det skånska båtbeståndet är, liksom vad gäller de flesta övriga svenska landskap, mycket ofullständigt undersökt och dokumenterat. Endast en större sammanhängande fältundersökning har gjorts tidigare, under ledning av Ernst Klein¹. Denna undersökning var dock i huvudsak inriktad på själva fisket, den omfattade endast kuststräckan öster om Trelleborg och de uppmätningar som utfördes var av mycket ofullständig karaktär. (Se figur 1.) Sammantaget gör detta att materialet är ganska svårtolkat. Utöver detta finns en allmän uppsats av Eskeröd², som till stor del bygger på Kleins material, samt en del lokal- och specialundersökningar³ av varierande omfattning.

Inledningsvis kan alltså konstateras att någon samlad bild av det skånska bruksbåtsbeståndet ej finnes, varken vad gäller nutid eller historisk tid.

Målsättning

Det skånska kustnära fisket och insjöfisket har under efterkrigstiden genomgått, och genomgår fortfarande, mycket kraftiga förändringar, vilket inte minst avspeglar sig i båtbeståndet. Motorerna har till exempel under denna period blivit så kraftiga att de gamla skrovformerna ej längre ansetts lämpliga. Detta är särskilt märkbart vad gäller ekorna på Österlen, vilka i mycket stor utsträckning ersatts av snipor och rundgattinger. Nya byggnadsmaterial som plast och stål har gjort sitt intåg och dessa tillåter helt andra former och problemlösningar. Själva fiskets teknologi har dessutom förändrats på ett sådant sätt att det ger återverknin-
gar även på båtbeståndet. Särskilt gäller detta ålfisket, där över-

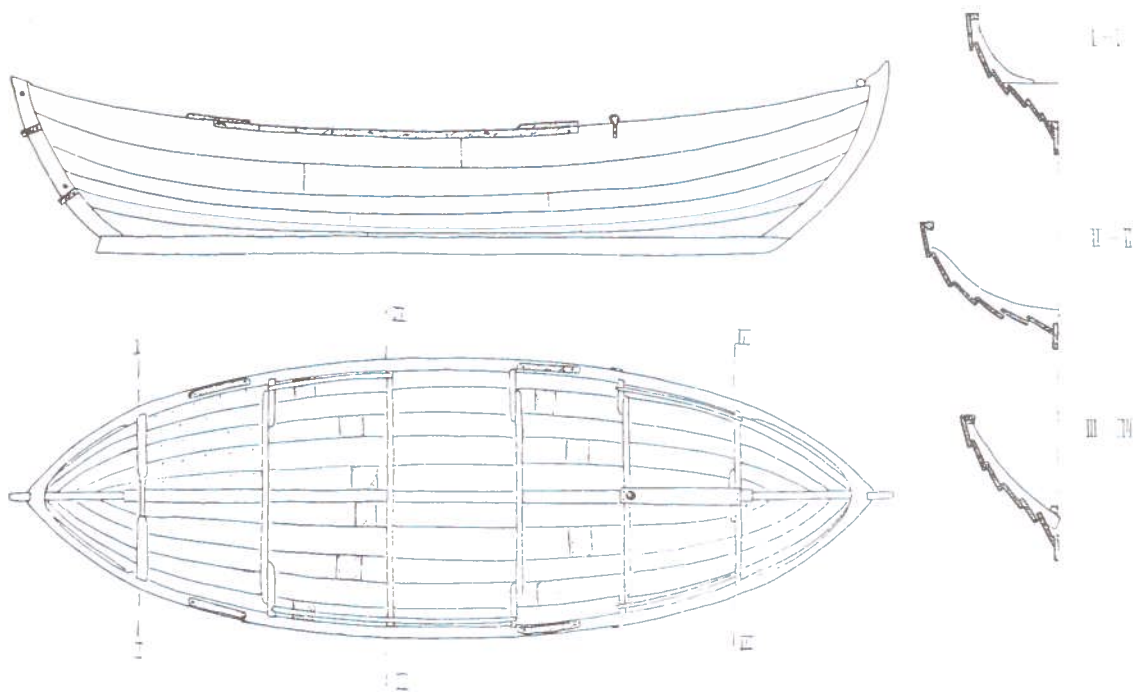


Fig. 1. Snipa bygd i Ystad.

Efter uppmätning av

E. Behmer.

(Nordiska Museets arkiv).

gången från pålade bottengarn till flytbottengarn medför att de för sydkusten så typiska pålkranarna (se foto nr. 7) i stort spelat ut sin roll. Den kraftiga utbyggnaden av fiskehamnarna under tiden före andra världskriget medförde dessutom att de för den långgrunda kusten så typiska landgångspråmarna (se foto nr. 4) blivit överflödiga. Listan skulle kunna göras avsevärt längre.

Från *Kulturens* sida formulerades målsättningen för arbetet så att »det skånska bruksbåtsbeståndet skulle kartläggas och att ett lämpligt urval skulle i ritningsform dokumenteras«. Behovet av uppmätningar för att täcka landskapet uppskattades till mellan 20 och 30 stycken.

Arbetsmodell

Projektet började med att en arbetsmodell diskuterades fram. Den skulle tjäna som grund för valet av uppmättningsobjekt. Modellen gick ut på att materialet kunde delas in utifrån tre olika aspekter; den geografiska, den tidsmässiga och den funktionella. Ett lämpligt val av objekt skulle då kunna belysa materialet ur alla aspekterna.

Den geografiska aspekten ansågs viktig då de naturliga förutsättningarna vad gäller de olika farvattnen och kuststräckorna varit av stor betydelse. Som exempel kan här nämnas Öresunds krabba sjö och den inverkan detta har haft på båtbeståndet här.

Den tidsmässiga aspekten var viktig då det är den som lämnar grundvalen för bedömningen av förändringar under undersök-

1. 19-fots snipa från Skäret
tillhörig Nils Nilsson.
Byggd av Gunnar Svensson i
Mölle år 1971.



ningsperioden. Stor vikt fästes vid försöken att finna exemplar som var byggda innan, alternativt opåverkade av, motorn.

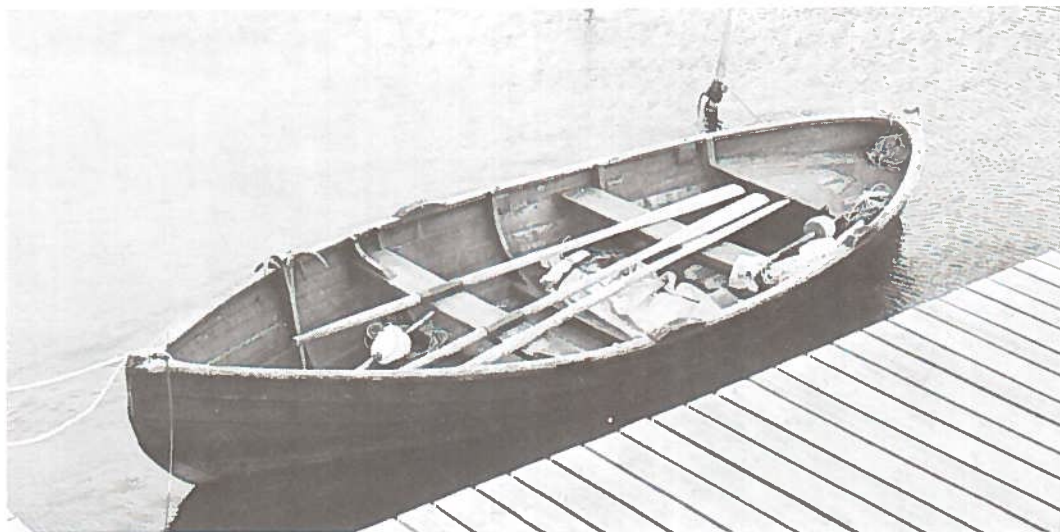
Den funktionella aspekten var viktig framför allt för att visa hur delar av båtbeståndet anpassats till speciella uppgifter, vanligen då fiskets teknologi.

Samtliga dokumenterade objekt har valts med ledning av denna i förväg utarbetade modell.

Fältarbetet

Själva fältarbetet bedrevs i koncentrerad form under en dryg månads tid hösten 1980, förutom vad avser förundersökningarna i Kullabygden. Samtliga fiskelägen i Skåne besöktes. Det befintliga beståndet av bruksbåtar fotograferades. Lokalt kända personer vidtalades och ett preliminärt val av objekt gjordes. Ganska snart började de båtar som var aktuella för uppmätning att utkristallisera sig. Fältarbetet avslutades med själva uppmätningssdelen, vilken tog i genomsnitt en dag per objekt.

Under hösten utfördes så själva utritandet av uppmätningarna (se figur 2, 3 och 4). Fotografierna monterades samt försågs med



2. 16-flateka från Vikhög.
Troligen byggd av Bengt
Persson i Holländarehusen vid
Lödde ås mynning under
1910-talet. Båten är försedd
med sump i aktern.

tillhörande textuppgifter och intervjumaterialet skrevs ut. Ett preliminärt försök till utvärdering av materialet utfördes också.

Resultat

Inventeringen visar att det skånska båtmaterialiet är mycket komplext sammansatt. Från öster har blekingsekan med sin akterspegelskonstruktion trängt in i landskapet. Detta har troligen till en början skett genom köp av ekor från Blekinge och senare, under förra seklets andra del, även genom lokal produktion. Det västligaste belägget för byggnation av denna båttyp har visat sig vara Revhusen öster om Ystad.

Från väster har den nordvästeuropeiska rundgattningen påverkat det inhemska materialet, och man kan säga att den skånska snipan utgör ett mellanting mellan rundgattningen och den nordiska snipan.

Olikheterna mellan väst- och sydkustens tvestävade båtar är helt betingade av farvattnens olika karaktär.

Den på många ställen långgrunda kusten har givetvis också satt sin prägel på båtbeståndet. Dels har man, som tidigare nämnts, behövt flatbottnade båtar för transport av folk och redskap ut och in från de på svaj liggande större fiskebåtarna och de vid den öppna kusten lossande och lastande skutorna. Dels har man för att kunna utnyttja vissa speciella fiskevatten, till exempel de grunda bukterna på Öresundskusten, behövt flatbottningar (se foto nr. 2).

Även när det gäller insjömaterialiet är detta av olika anledningar, såsom de lägre kraven på sjöduglighet, ofta flatbottnat. Ålfisket med stora pålade bottengarn, som var så typiskt för syd-



3. 27-fots dæksbåt från Lomma, sundstyp. Byggd i Limhamn år 1919. Tidigare Fiskebåt med registreringsnumret MÖ 651.

kusten, skiljer sig markant från övriga fiskesätt, vilket också satt sina spår i båtbeståndet. De stora redskapens hanterande kräver pråmar av olika slag, pålkranar och garnpråmar. Tekniken infördes i Skåne omkring senaste sekelskiftet. Då man under de senaste åren allt mer börjat övergå till flytbottengarn överges det dyrbara och tungarbetade pålandet och därmed blir även båtarna överflödiga.

På Österlen har de gamla hommebåtarna (se foto nr. 5), en specialiserad form av blekingsekan, levat kvar ända upp till dags dato. Detta som en trolig följd av att redskapen här, på grund av botten beskaffenhet, förankrats med draggar och ej med pålar, samt att de ej antagit samma enorma dimensioner som på sydkusten.



4. 17-tons Landgångspram från Väster Jär. Byggd i Lilla Hammar på 1930-talet av Magnus Larsson. Användes ursprungligen för transporter till och från de dæksbåtar som låg på svaj.



5. 19-fots hommebåt från Stenshuvud söder om Kivik. Till typen blekingseka, men med den för hommebåtar typiskt »flata» botten.



6. Snipa från Råå. Äldre typ som helt är avsedd för rodd och segling. Byggd på platsen.



7. 19-fots motorsnipa och
pålpräm från Lilla Beddinge
på sydkusten, tillhöriga
bröderna Nilssons ålfiske.
Snipan byggd av Malte
Göransson i Oster Jär utanför
Trelleborg år 1958. Pålprämen
byggd på platsen av fiskelaget
själva.

De något större klinkbyggda, däckade rundgattungarna (se foto nr. 3) avsedda för framförallt sillfisket finnes i tre typer, vilka lämpligen kan benämnas, sunds-, sydkust- och blekinge-typen. Formen i huvudsak styrd av de farvatten båten är avsedd för. Samtliga typer utvecklades under tiden strax före sekelskiftet och blev verkligen snabbt spridda i och med att motorn började användas i fisket i början på 1900-talet. Inom vissa mindre områden lyckades den rundgattade däcksbåten aldrig få någon dominerande ställning. Detta gäller till exempel Kullabygden, där de små öppna sniporna (se foto nr. 1 och 6) kvarlevde i större omfattning än i övriga områden.

Under arbetets gång har dessutom ett antal bruksbåtar av främmande ursprung registrerats längs den skånska kusten. Det gäller gigger, norska snipor och danskbyggda öppna rundgattningar.

Giggen stöter man på i de olika delar av Sverige där mindre handelssjöfart bedrivits i någon omfattning. Det rör sig helt enkelt här om uttrangerade skeppsbåtar.

Den norska snipan förekommer i äldre uppteckningar och berättelser från Kullabygden. Uppgifter som i många fall kan styrkas genom fotografier från småhamnarna på denna kuststräcka. Endast ett fåtal finns idag kvar.

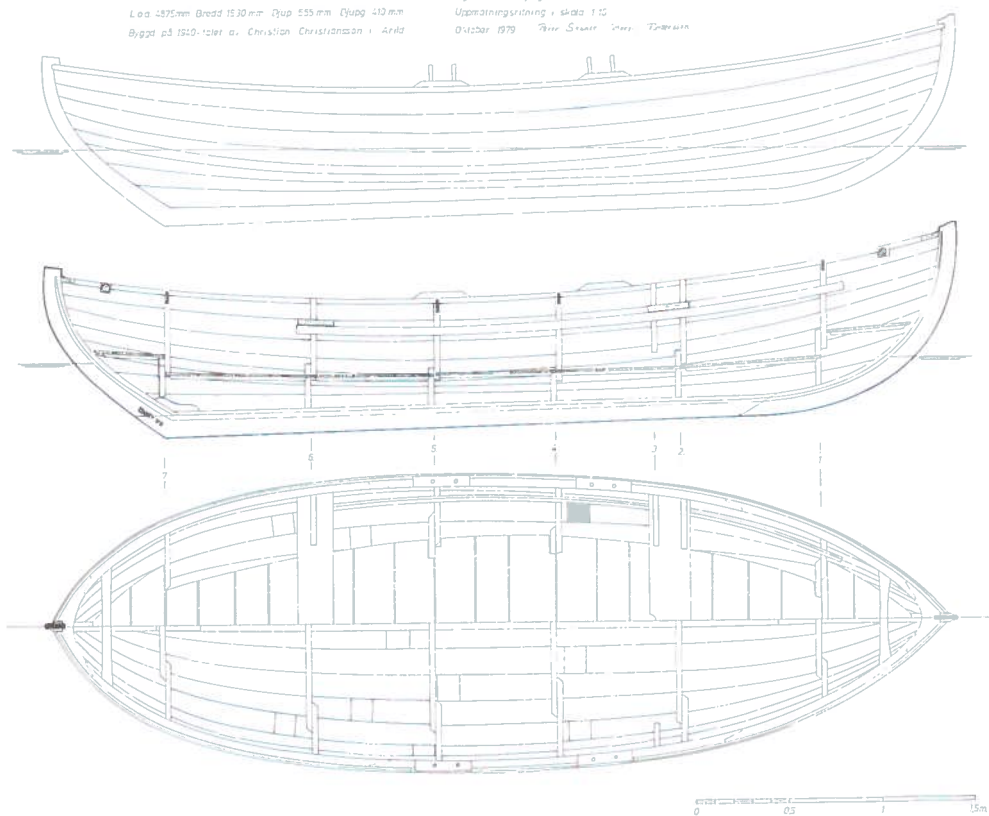
De danskbyggda rundgattungarna har från Sjöland gjort sitt intåg i det sydsånska fisket, möjligen som ett komplement till den egna produktionen, vilken redan under 1950-talet var väl låg.

16 fots SNIPÅ

Låa 4875mm Bredd 1530mm Djup 555mm Djup 410mm
Byggt på 1920-talet av Christian Christiansen i Arild

Agare Axel Kjellgren Mästare
Uppmåtningsritning i skala 1:10
Oktober 1979 Peter Slane / Torbjörn Tjebk

NO. 5781 = 7.10.158 "x" 10



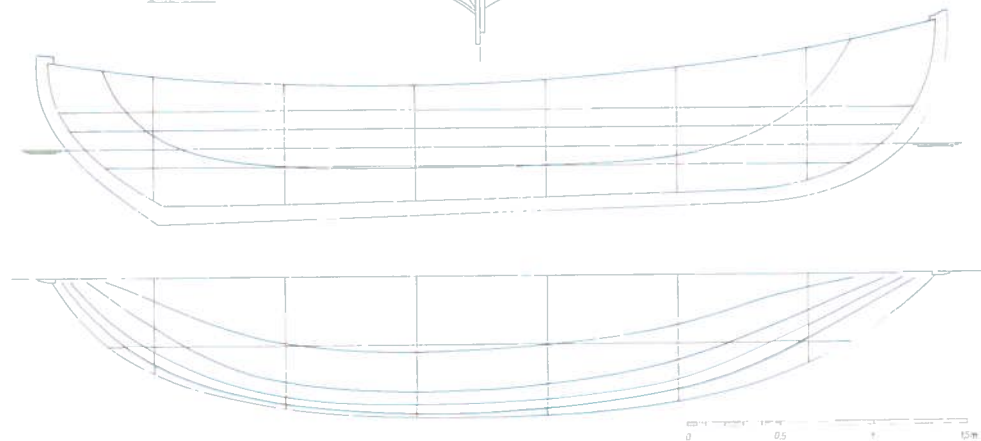
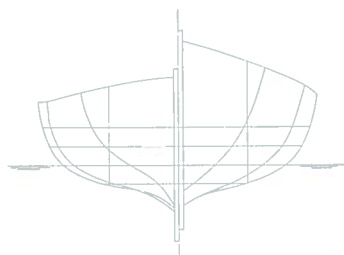
16 fots SNIPÅ

Låa 4875mm Bredd 1530mm Djup 555mm Djup 410mm
Byggt på 1920-talet av Christian Christiansen i Arild

Agare Axel Kjellgren Halm
Uppmåtningsritning i skala 1:10
Oktober 1979

Peter Slane / Torbjörn Tjebk

UNFERTIG



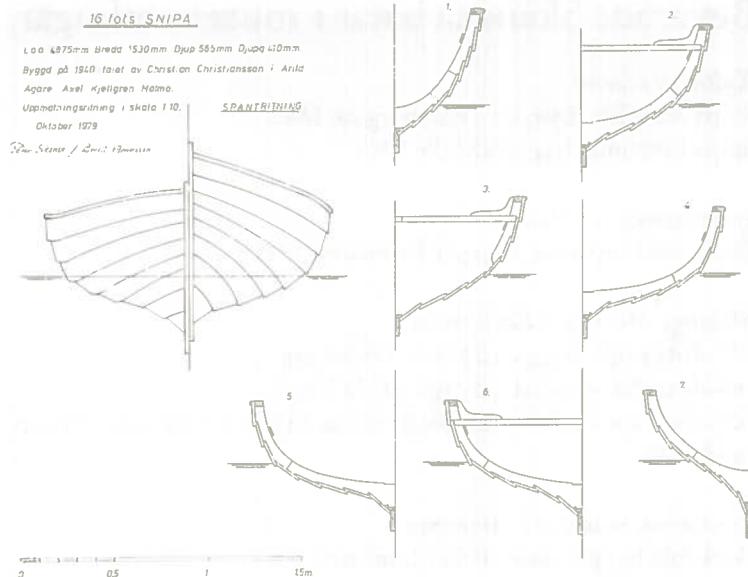


Fig. 2, 3 och 4. 16-fots snipa från Arild tillhörig Axel Kjellgren. Byggt under 1940-talet av Christian Christiansson i Arild. Båten döptes till Elvan och var också Christianssons elfte bygge.

Sammanfattning

Båtbeståndet längs den skånska kusten och i den skånska insjöarna är fortfarande ganska rikt och väldifferentierat, detta gäller särskilt syd- och ostkusten. På grund av fiskets förändrade teknologi och struktur är dock många båttyper i dag direkt på väg att försvinna. I en del fall, till exempel vad gäller de sydkustbyggda däcksbåtarna och de norskbyggda sniporna i Kullabygden, är det tveksamt om man överhuvudtaget kan finna något exemplar i sådant skick att det låter sig dokumenteras.

Nyproduktionen av traditionella båtar i Skåne är också i det närmaste helt borta, vilket i sin tur ytterligare kommer att påskynda förändringsprocessen.

Genomsnittsåldern i det skånska båtmaterialiet är betydligt lägre än motsvarande i landskap som Bohuslän, Blekinge och Småland. Detta som ett troligt resultat av det hårdare trycket på båtplatser i de skånska hamnarna.

Foton och ritningar från Kulturen i Lund. Samtliga foton tagna av Peter Skanse. Uppmåtningen utförd av Peter Skanse och Bertil Andersson.

Bevarade Skånska båtar i museisamlingar

Kulturen i Lund

Snipa Abbekås, byggd i Trelleborg ca. 1880

Snipa Lerhamn, byggd i Mölle 1945

Sjöfartsmuseet i Malmö

Däcksbåt Limhamn, byggd i Trelleborg 1918

Blekinge Museum i Karlskrona

17½-fots snipa, byggd ca 1900 i Trelleborg

16½-fots eka, »oa-båt«, byggd 1937 i Ystad

20½-fots hommebåt från Baskemölla, byggd i Blekinge (Nogersund) 1900

Limhamns museum i Limhamn

Däcksbåt byggd senast 1904 i Limhamn

Österlens museum i Simrishamn

Krokeka, bygd i Vitemölla på 1910-talet

Hommebåt, Kroks Ålfiske

Noter:

1. Manuskript i Lunds Universitets Folklivsarkiv.
2. Eskeröd, Albert: Skånekustens båtar. I: Skånes hembygdsförbunds årsbok 1948.
3. Hommerberg, Claes: Falsterbobåtens miljö. I: Sjöhistorisk årsbok 1951-52.
Mattsson, Eric: Fiskeläget Öster Jär. I: Det gamla Trelleborgs årsskrift 1967.
Sjöstedt, L.C.: Barsebäcks fiskeläge, 1951.
Skanse, Peter: Båtbyggaren Lars Andersson i Vitemölla. I: Träbiten nr 14, 1976.
Skanse, Peter: Snipan i Kullabygden. I: Träbiten nr 26, 1979.
Zacke, Alvar: Allmogebåtar, 1973.

Fatter Jahns Søløv

Til alle tider har menneskenes børn, når jordelivet var særlig hårdt, trøstet sig med tanken om kompensation derfor efter døden i en eller anden form for behagelig tilværelse uden sorger og afsavn og med opfyldelsen af deres jordiske behov, ønsker og interesser. Grækerne havde deres Elysium og de gamle nordboer deres Valhal. De kristnes Paradis lå i Edens have eller i himlen, men der gaves ikke mange detaljer om det i bibelen. Bedre oplyst var muhamedanernes Paradis, som skildres mange gange i koranen. Det er en grøn og skyggefuld lysthave med rindende vande, herlige frugter og blomster, dejlig mad og forfriskende nektar – dog ikke alkoholisk – og en række skønne ynglinge og sort- og storøjede skønne huris til at betjene de troende, som hviler på bløde puder, klædt i dragter af silke og brokade, besat med perler.

Også sømændene skabte sig i tankerne deres specielle sømands-paradis. I hvert fald blandt engelsktalende søfolk sagde man – mer eller mindre for spøg – at de slette sømænd, der døde på søen, kom ned i *Davy Jones' Locker*, mens de gode havnede i *Fiddler's Green*.

Davy Jones' omtales i 1700-årene som en djævel, så hans »locker«, dvs. skab eller kistebænk, eller måske snarere affalds-beholder, er at opfatte som et slags helvede på havsens bund, hvor sømanden havnede sammen med alt andet affald, der blev kastet i søen fra skibene. Tidligere var han omtalt som en gammel kaptajn Davy – måske endda en sørøver, – som byggede sig en bolig på havbunden med en skibsklokke ophængt over indgangen. Man har endda villet gøre ham til en historisk figur ved at påstå, at han var styrmand på en engelsk ostindiefarer *Roebuck* omkr. 1606 og anfaldt andre skibe, hvis besætninger han slog ihjel og smed over bord.

Hvorom alting er, sagde man om en sømand, der fandt sin grav i søen, at »he went to Davy Jones' Locker«. Det var ikke noget godt sted, for her måtte han arbejde hårdt, ligesom i levende live. Det var altså en form for et maritimt helvede, hvor kun de onde kom hen.

»Fiddler's Green«² kan vel oversættes med »Spillemandens grønning« eller »lysthavn« (fiddler er en violinspiller). Det lyder præcis som var det navnet på en beværtning, og det havde den også megen lighed med. Dens lokalisering har alle dage været ube-

stemt, snart i en slags himmel, snart på en varm tropeø med palmer og koralsand. Andre har henlagt den til dybt nede i havet. Stedet var dejligt, for her fik sømanden alt hvad han kunne ønske sig. Her var kroer, dansehaller, sang og musik, de sødeste og mest villige damer, nok af øl, rom og sprut, tobak og andet godt, lækker mad, altså i rigt mål alt det herlige, sømanden fantaserede om og længtes efter at opleve, når han kom i havn efter en lang rejse og fik landlov. Her mødte han sine gamle skibskammerater, her kunne han drive den af efter behag, sove uden at blive purret ud, nyde tilværelsen dagen lang. Her var ingen sygdom, ingen brutale styrmænd og kaptajner, ingen påholdende redere, kun ærlige matroser som han selv.

På et eller andet tidspunkt er disse forestillinger, hvis ælde vi ikke kan vide noget om, blevet sammenkædet med den over hele verden udbredte skrøne om *det store skib*¹. Fortællingen vil være velkendt for alle: skibet er så stort, at kaptajnen må ride til hest langs dækket for at give sine kommandoer; kokken ror rundt i suppegryden i en båd, og en skibsdreng der går til vejrs kommer ned som en gammel mand med hvidt skipperskæg. Den ballast, skibet kaster, bliver til øer som Bornholm eller Læsø, osv.

I nogle af beretningerne om dette skib¹ fortælles, at der i hver blok var indrettet et værtshus, hvor al spiritus var gratis, og hvor der var masser af dejlige piger og herlig mad: ænder, steg og andet godt, som de aldrig fik ombord. Et særligt raffinement var det, at hovmestrene var tidligere storsnude og gnieragtige redere, som her måtte springe for sømændene og varte dem op, og forhenværende skippere rebede sejl, mens førstestyrmænd skrubbede dæk. Kort sagt: de tidligere overordnede, som ovenikøbet måtte stille deres sult ved at gnave mugne beskøjter og æde stinkende saltkød, hvortil de drak råddent vand. Det siges, at hvis en sømand døde til søs og skulle kastes i søen, kom det store skib lænsende for fulde sejl, usynligt for levende væsner, lagde bi og satte en chalup, styret af Ben Bådsmand, ud. Han samlede det døde legeme op, netop som det gled ud i søen, og førte det over til evig fryd og glæde på det store skib – der her altså fungerer som dødeskib. Her kunne de nyde livet, mens de morede sig over deres gamle plageånders genvordigheder og vendte sig om på den anden side i deres bekvemme køje, når der var almindelig udpurring.

Disse træk i fortællingen er tydeligt motiveret af en ønskedrøm: lad dem, der har pint og plaget os på alle måder, nu selv føle, hvordan det er, mens vi nyder vor velfortjente tilværelse!

Livet ombord på de gamle sejlskibe var hårdt, arbejdet tit umenneskeligt strengt, mad og drikke fordærvet og knapt, lukafet lille og fugtigt, disciplinen jernhård osv. Hvor skønt derfor for søfolkene at få luft for deres indeklemte følelser under samtalerne i lukafet eller drømmen i køjen. Det lindrede meget at lade

tankerne boltre sig i fri fantasi over, hvordan det efter deres mening burde være. De vidste selvfølgelig, at det kun var uvirkelighed, og at det daglige slid ikke blev spor bedre, og de fandt sig normalt i standens vilkår, som det hed.

På de fleste skibe var der et vist modsætningsforhold mellem for- og agtergasterne, mandskabet og officererne. Tilstanden holdtes dog i en vis balance, idet de fleste af officererne var »kommet ind gennem klydset« og havde gennemløbet alle graderne ombord fra skibsdreng til matros og derfor udmærket godt vidste, hvad der blev snakket om i lukafet. De havde selv i sin tid siddet der og givet ondt af sig. Efter en af søens uskrevne love var det forbudt officererne at betræde lukafet, med mindre de var inviteret dertil eller bad om at måtte få lov, – men der var ikke mange hemmeligheder ombord. På mindre skibe, hvor mandskabet kom samme sted fra og i forvejen kendte hinanden, var der heller ikke de store problemer. Værst var det på de store skibe med »mixed crew«, blandet international besætning, hvis medlemmer ikke var Vorherres bedste børn. Her måtte de overordnede skrue bissen på for at opretholde disciplinen. Normalt kunne dog kun ved direkte overgreb fra officerernes side en aktiv modstand vækkes og resultere i slagsmål, mytteri og i enkelte tilfælde drab.

Sømandens afreagering, der var psykologisk forståelig og i virkeligheden gavnlig, kunne også give sig andre udslag, f.eks. ved at de digtede *spotteviser* og *-shanties* om de overordnede på skibet og om de elendige kår. Allerede på vikingetidens skibe blev der, hører vi, fremsagt spotte- og nidviser, og i senere tid har kritikken selvfølgelig givet sig lignende udslag, tit på en meget slagfærdig og godmodig, i virkeligheden oftest humoristisk og elskværdig-ironisk måde.

Det var en stiltiende regel på ethvert skib, at søfolkene havde ret til at kritisere officererne – og forøvrigt kokken, hvis mad ofte ansås for at være det rene hundede, hvorfor han derfor gerne var upopulær, – samt forholdene ombord i det hele taget, uden at de foresatte greb ind, formentlig fordi de indså, at det var en ret uskyldig måde at få utilfredsheden ud af systemet på. Dygtige shantymænd kunne improvisere og i farten få udsunget de værste ting, som kammeraterne hellere end gerne brølede med på. Det hele mindede lidt om hofnarrens frisprog ved ældre tiders højtidelige hoffer.

Et par eksempler skal gives:

Omkring 1860 omdigtede folkene på en engelsk ostindiefarer shantyen »Leave her, Johnny« på flg. måde for at klage over saltkødet og kaptajnen:⁹

Our Captain's name is Henry Skinner,
– Leave her, Johnny, leave her –

That's why we get salt horse for dinner.
– It's time for us to leave her –.

»Skinner« kan vel nærmest oversættes ved snydetamp, hvis det ikke snarere betyder gnier (»skinflint«).

Og på et andet skib sang folkene til samme melodi om de hårde officerer:⁶

For the captain's no good and the mate is worse,
– Leave her, Johnny, leave her –
For they worked us hard and made life a curse.
– Oh, it's time for us to leave her. –

På fuldskipet *Cecrops* af Åbenrå digtede matrosen Ole omkring 1835 følgende vers om kaptajnen, mens de lå i Rio de Janeiro:⁷

Vor Captain det er en deilig Mand,
Han stak os i Prison i Santos
Og fodrede os med Farino og Carnesacco (vel = mel og tørt kød), osv.

Det fortælles dog, at kaptajnen blev rasende, og Ole fik tamp.
Om styrmand og skipper på fartøjet *Haabet* af Fåborg digtede en sømand:⁸

Vor Styrmand det er dog en løjerlig Fyr,
– Ja hør I nu bare til –
Paa Gutterne kan han slet ikke holde Styr,
– Ja hør I nu bare til –
Han hyler og han skriger, som om han var gal,
Saa snart at der i Braserne skal gives et Hal.
– Og dog skal vi være i godt Humør. –

Vor Skipper han er gnaven, naar Vinden er imod,
Men det er han ogsaa, selv om den er god.
Til Drengen der vanker der mange Klaps,
Til os andre der vanker der sjældent en Snaps.

Om forholdene på 3-mastet skonnert *Gefion* af Thurø sang et besætningsmedlem i en udbredt vise på mindst ti vers bl.a.:⁹

Lukaet er et Hul, jeg daarligt kan beskrive,
Der findes ikke Plads for os alle paa en Gang,
Vandet ned i Køjerne og ned langs Skottet driver,
Vi sover i Olietøj og i 16 Tommer Vand.
Det knirker og det knager i Dæk og i Skot,
Hvor har vi det dog hyggeligt, hvor har vi det dog godt.



Gaden Nørrebro, der førte fra Odense by ned til havnen, så ud som dette billede viser, da »Fatter Jahns Sølov« opstod i 1904. Huset nr. 27 ligger i højre husrække lige til venstre for nærmeste lygtepæl.

I 1970'erne har man foretaget store nedrivningsarbejder i kvarteret. (Foto: Herluf Lykke ca. 1910).

(Møntergården, Odense).

Gamle tiders søartikler, som skulle adlydes ombord på orlogsskibe og kompagniskibe, var ret barske. Der var opregnet en masse forseelser, sømanden måtte vogte sig for, og straffene var hårde: sluttes i bøjen (i lænker), få tamp, løbe spidsrod, få hånden stukket med en kniv til masten, springe fra ræen, kølhales, hænges, kastes i søen, efterlades på en øde ø, osv. Mange af disse barbariske lovbestemmelser kan følges tilbage til middelalderen. I de mildere sølove og søretter, som gjaldt for handelsskibene, var der kun sjældent tale om dødsstraf, men straffe som at fortabe sin hyre helt eller delvis, betale bøder, blive afmønstret før tiden o.lgn. var det, der blev truet med. Studerer man disse artikler og love, opdager man – hvad søfolk tidligere selvfølgelig også gjorde –, at der så godt som aldrig var tale om søfolks rettigheder, kun om deres pligter. Det var derfor nærliggende, at deres spøgefulde og spottende kritik også kunne give sig udtryk i at forfatte en helt anden sølov, som den efter deres mening burde være, det vil sige med det hele vendt om, så de selv kom øverst og officererne nederst.

Engang i 1904 var et lystigt selskab af søfolk samlet i Detlev Jahns gemytlige sømandsrestaurant »Stadt Hamburg« på Nørrebro 27 i Odense. Man kan forestille sig, hvor muntert de havde det, da en af dem, måske Fatter Jahn selv, kom med ideen at prøve at lave deres egen sølov som en parodi på de rigtige sølove og med paragraffer med lystige forslag til forbedringer ombord. Des-

værre kender jeg ikke den originale tekst af denne »Fatter Jahns Sølov af 1904«, som kom ud af de fælles anstrengelser. Derimod eksisterer teksten til en revision af den, »Søloven af 1912 som den burde være«, dels i trykt tilstand, udgivet af »Stadt Hamburg«, Restaurant og Logi for Søfolk, og dels i en håndskreven version med enkelte småændringer (i kapt. Sven Malmbergs Visebog på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg). I samme restaurant fik jeg selv for en 15 år siden af restaurationens daværende, gæstfri indehaver, sønnen Chr. Jahn, foræret hans sidste eksemplar af en senere udgave, omredigeret 1950 efter en tidligere revision af 1925. I forordet siges, at man »med henblik på tidens rasende udvikling havde set sig nødsaget til i væsentlig grad at revidere alle forældede paragraffer«.

Vi kender altså hverken formuleringen fra 1904 eller fra 1925. Vil vi derfor studere aktstykket og dets udvikling, må vi altså nøjes med at opstille paragrafferne i Søloven af 1912 (den trykte form, suppleret med de omtalte ændringer i Sven Malmbergs håndskrift: SM) i spalten til venstre og Fatter Jahns Sølov 1950 i spalten til højre:

Søloven af 1912 som den burde være

§ 1

Ingen Styrmand, Kaptajn eller Mester maa tiltale Folkene uden med Hatten i Haanden; beholder de den paa, betales 50 Kr. i Bøde, som tilfalder Fyrbødernes og Matrosernes Strejkekasse i København.

§ 2.

Alle Skibe skal være forsynet med Fjedermadras for Mandskabet samt en varm Dunk i Køjen paa Søen, i Land noget, der er bedre (SM: udelader det sidste).

(SM § 3).

(Rhederen, Kaptajnen eller Hovmesteren skal holdes ansvarlig for naar Skibet anløber Havn, hvor der er Landsforbud mod Spiritus, at der straks rekvireres rigeligt med Baiersk Øl, for at bevare det gode Forhold. Kan Øllet ikke skaffes, da straks at gaa til Søs igen og opsøge en anden Havn, hvor Tørsten kan slukkes.)

Fatter Jahns Sølov, omredigeret 1950

§ 1.

Ingen Styrmand, Kaptajn eller Mester maa tiltale Folkene uden med Hatten i Haanden. Beholder de den paa, betales 50 Kr. i Bøde.

§ 2.

Fyrbødere, Kaptajn, Matroser, Styr mænd og Mestre faar lige meget i Løn, idet de deler Overskudet i lige store Parter.

§ 7.

Mandskabets Mahognisenge skal være forsynet med Edderdunsdynner og Vattæpper, foret med varmt Vand.

§ 3.

Rhederen, Kaptajnen eller Hovmesteren skal holdes ansvarlig for, naar Skibet anløber Havn, hvor der er Landsforbud mod Spiritus, at der straks rekvireres rigeligt med Øl, saaledes at Ordene buldrer bedre og det gode Forhold ikke svigter.

§ 3 (SM § 4).

Bakstørn skal udføres af en dertil udtaget Tjener, som ligeledes skal have Opsigt med Folkenes Vin-kælder og dele rigeligt ud.

§ 4 (SM § 5).

Ingen af Mandskabet maa kaldes ud til Arbejde, naar Dækket er vaadt eller naar Vandet slaar ned paa Fyrpladsen.

§ 5 (SM § 6).

Ingen af Mandskabet maa forstyrres i deres Søvn paa Frivagten for at tage (SM: bjærge) Sejl, ej heller gaa til Vejrs om Natten uden Lygte.

§ 6 (SM § 7).

Naar det er haardt Vejr og Skibet slingrer, er Fyrbøderne fritagne for Vagt, dog skal der udleveres enhver en Flaske Akvavit.

§ 7 (SM: § 8).

Naar Skibet ligger ved Land er Mandskabet fri, og 10 kr. i Tærepenge betales daglig uden for Hyren (SM erstatter sidste sætning med: For at kunne filme (= flirte) udbetales 10 Kr. i Tærepenge daglig udenfor Hyren).

§ 8 (SM: § 9).

I Odense, Hamburg, Rotterdam, København, Liverpool og Hull skal mindst et af Dansehusene staa til fri Afbenyttelse for Rhederiets Regning.

§ 9 (SM: § 10).

Om Sommeren skal Rorgængereren have et Solsejl over Hovedet og om Vinteren en Jærntank med varmt Vand under Fødderne, og en Toddy hver Time.

§ 10 (SM: § 11).

Varmen paa Fyrpladsen maa ikke overstige 18 Gr. Celcius, og Skibe, som sejler i varme Klimæer, skal være forsynet med Frysemaskiner (SM: Frysemaskine).

§ 11 (SM: § 12).

Bjærger et Skib noget, udbetales det hele til Mandskabet, Resten udbetales til Rhederiet, det øvrige tilfalder Officererne.

§ 4.

Bakstørn skal udføres af en dertil udtaget Tjener, som ligeledes skal have Opsigt med Folkenes Vin-kælder og dele rigeligt ud.

§ 5.

Ingen af Mandskabet maa kaldes til Arbejde, naar Dækket er vaadt eller Vandet slaar ned paa Fyrpladsen.

§ 6.

Naar det er haardt Vejr og Skibet slingrer, er Fyrbøderne fritaget for Vagt, og skal have udleveret hver en Flaske Aquavit, naar de gaar til Køjs.

§ 8.

Naar Skibet ligger ved Land, er Mandskabet fri. For at kunne filme, udbetales 10 Dollar i Tærepenge udenfor Hyren. Al Hyre udbetales i haard Valuta.

§ 9.

I Odense, Hamburg, Rotterdam, København, Liverpool og Hull skal mindst et af Dansehusene staa til fri Afbenyttelse for Rhederiets Regning.

§ 10.

Om Sommeren skal Rorgængereren være iført Parasol og Solbriller, om Vinteren er dette dog afskaffet.

§ 11.

Varmen paa Fyrpladsen maa ikke overstige 18 Grader Celsius i Skyggen.

§ 12.

Bjærger et Skib noget, tilfalder dette Mandskabet, - Resten Rhederiet mod en passende Godtgørelse.

§ 13.

Det er paa det strengeste forbudt Toldere at gaa om Bord, og ved Besætningens Landgang skal forannævnte vende Ryggen til.

§ 12 (SM: § 13).

Overfuses nogen af Kaptajn, Styrmand eller Mester, eller overlæsses nogen med Arbejde, kan han forlange Afsked i første Havn, fri Hjemrejse paa 1. Klasse samt Hyre- og Kostpenge i 6 Maaneder efter Hjemreisen.

§ 13 (SM: § 14).

Mandskabet kan efter Skibsraadets Bestemmelse afskedige Kaptajn, Styrmand eller Mester, naar det bestemmes af Besætningens Flertal, og vælges af dens Midte andre i deres Sted (SM ændrer sidste sætning til: og vælge een af deres Midte i deres Sted).

§ 14.

Overfuses nogen af Kaptajn, Styrmand eller Hovmester eller overlæsses med Arbejde, kan han forlange sin Afsked i første Havn, fri Hjemrejse paa 1. Klasse samt Hyre og Kostpenge i 6 Maaneder.

§ 15.

Ved Landlov udleveres et Checkhefte, som Rhederiet dækker for, dog maa Ihændehaven aldrig udstede Cheks paa Beløb, der overstiger Skibets Værdi i almindelig Handel og Vandel.

§ 16.

Paa Skibe med over 4 Mands Besætning, skal der forefindes et Fjernsynsanlæg, som Mandskabet har Adgang til, saa de stadig har Forbindelse med Hjemmet.

§ 17.

Hver Dag udleveres der til Mandskabet Barbersprit, Haarsprit eller efter Ønske en Flaske org. Whisky.

§ 18.

Hvert Lukaf skal være Eenmandskammer med dobbelte Køjer og Badeværelse med Højfjeldssol.

§ 19.

Tobaksrygning samt Brug af aaben Ild er forbudt, naar Hovmesteren serverer Spiritus med Alkohol-Indhold over 96 %.

§ 20

Der skal ingenlunde spules Dæk, saa længe der er Vand under Kølen. Slangen bruges kun ved festlige Lejligheder og til Prøvemaaltider.

„STADT HAMBURG“,

27. Nørrebro 27.

Restauration og Logi for Søfolk.

Hvis Vinden du ikke om Bagbord har,
er Pligten din at styre klar.
Dog Kursen roligt holdes kan,
er du bidetud og rumskeds han.

Er Vinden paa samme Side ind,
eller gaar den ene plad bide Vind,
den lavreste Sejler af Vejen skal gaa,
den lavreste da sin Kurs kan staa.

Søloven af 1912

som den burde være.

§ 1. Ingen Styrmand, Kaptajn eller Mester maa tiltale Folkene uden med Hatten i Haanden; beholder de den paa, betales 50 Kr. i Bøde, som tilfalder Fyrbøder og Matrosernes Strejkekasse i København.

§ 2. Alle Skibe skal være forsynet med Fjeder madræs for Mandskabet samt en varm Dunk i Køjen paa Soen, i Land noget, der er bedre.

§ 3. Bakstørn skal udføres af en dertil udlagt Tjener, som ligeledes skal have Opsigt med Folkenes Vinkælder og dele rigelig ud.

§ 4. Ingen af Mandskabet maa kaldes ud til Arbejde, naar Dækket er vaadt eller naar Vandet slaar ned paa Fyrpladsen.

§ 5. Ingen af Mandskabet maa forstyrres i deres Sovn paa Frivagten for at tage eller sætte Sejl, ej heller gaa til Vejrs om Natten uden Lygte.

§ 6. Naar det er haardt Vejr og Skibet slingrer, er Fyrbøderne fritagne for Vagt, dog skal der udleveres enhver en Flaske Akvavit.

§ 7. Naar Skibet ligger ved Land er Mandskabet fri, og 10 Kr. i Tarepenge betales daglig uden for Hyren.

§ 8. I Odense, Hamburg, Rotterdam, København, Liverpool og Hull skal mindst et af Dansehusene staa til fri Afbenyttelse for Rhederiets Regning.

§ 9. Om Sommeren skal der have et Sølsejl over Hovedet og om Vinteren en Jærntank med varmt Vand under Fødderne, og en Toddy hver Time.

§ 10. Varmen paa Fyrpladsen maa ikke overstige 18 Gr. Celsius, og Skibe, som sejler i varme Klimaer, skal være forsynet med Frysemaskiner.

§ 11. Bjærges et Skib noget, udbetales det hele til Mandskabet, Resten udbetales til Rhederiet, det øvrige tilfalder Officererne.

§ 12. Overføres nogen af Kaptajn, Styrmand eller Mester eller overlæsses nogen med Arbejde, kan han forlange Afsked i

første Havn, fri Hjemrejse paa 1. Klasse samt Hyre- og Kostpenge i 6 Maaneder efter Hjemreisen.

§ 13. Mandskabet kan efter Skibsraadets Bestemmelse afskedige Kaptajn, Styrmand eller Mester, naar det bestemmes af Besætningens Flertal, og vælges af dens Midte andre i deres Sted.

Spiseseddel:

Søndag:

Bof, Vinsuppe, Gemyse.

Mandag:

Fersk Suppe med reventrussau, 1. aars-

kage med Sylltøj.

Tirsdag:

Kylling- eller Andesteg med forsk. Salat.

Onsdag:

Lammesteg, Grønærter, Paafugleæg.

Torsdag:

Røget Skinke, Østers, Frugter og Champagne.

Freitag:

Ribbenstæg med Rodkaal, Risbudding med Saft.

Lørdag:

Røget Laks, stegte Guldflsk, Øllebrød af Bagerskol.

Det paalægges Mandskabet at passe paa, at ovennævnte Regler overholdes; ligeledes skal der paa Mandskabets Forlangende udleveres Paalæg, saasom Æg, Sardiner, Laks m. m.

NR. Nissen, Løve træder straks i Kraft, og hvis nogen overtræder samme, straffes de med Bøder indtil 6000 Kr., som betales til Fyrbødernes og Matrosernes Strejkekasse i København.

Saaledes vedtaget af helbefarne Søfolk i „Stadt Hamburg“ 3 Gange rundt Kap Horn den 23de Februar 1912.

Lars Postkasse,
Arbejdsminister.

Jens Pjorsk,
Handels-
og Udenrigsminister.

„Stadt Hamburg“, Restauration,
Nørrebro 27, Odense. Logi for Søfolk.

Spiseseddel:

Søndag:

Bøf, Vinsuppe, Gemyse.

Mandag:

Fersk Suppe med Peberrodskød, Pandekage (SM: Pandekager) med Syltetøj.

Tirsdag:

Kylling- eller Andesteg med forsk. Salat.

Onsdag:

Lammesteg, Grønærter, Paafugleæg.

Torsdag:

Røget Skinke, Østers, Frugter og Champagne.

Fredag:

Ribbensteg med Rødkaal, Risbudding med Saft.

Lørdag:

Røget Laks, stegte Guldfile, Øllebrød af Bajerskøl.

Det paalægges Mandskabet at passe paa, at ovennævnte Regler overholdes; ligeledes skal der paa Mandskabets Forlangende udleveres Paalæg, saasom Æg, Sardinier, Laks m.m. (dette afsnit mangler hos SM).

NB. Disse Love træder straks i Kraft, og hvis nogen overtræder samme, straffes de med Bøder indtil 6000 Kr., som betales til Fyrbødernes og Matrosernes Strejkekasse i København.

Saaledes vedtaget af helbefarne Søfolk i »Stadt Hamburg« 3 Gange rundt Kap Horn den 23de Februar 1912.

Lars Postkasse,
Arbejdsminister

Jens Pjosek,
Handels- og Udenrigsminister

§ 21.

Skulde der opstaa Uenighed mellem Besætningen og Rhederiet om Fortolkningen af disse Love, indankes Sagen for en Voldgift, efter hvis Bestemmelser Rhederen sig haver at rette. Thi som man rheder, saa ligger man.

Spiseseddel

Søndag:

Bøf, Vinsuppe, Gemyse, stegte spanske Fluer.

Mandag:

Fersk Suppe m. Peberrodskød, Pandekage m. Syltetøj.

Tirsdag:

Kylling- eller Andesteg m. Salat.

Onsdag:

Lammesteg, Grønærter, Paafugleæg.

Torsdag:

Røget Skinke, stuvede Østers, Frugter.

Fredag:

Ribbensteg m. Rødkaal, Risbudding.

Lørdag:

Røget Laks, stegte Guldfile, Øllebrød af Bajerskøl.

Al Skafning foregaar paa flyvende Tallerkener.

Det paalægges Folkene at passe paa, at ovennævnte Regler overholdes; ligeledes skal der paa Folkernes Forlangende udleveres Paalæg, saasom Æg, Sardinier, Laks m.m.

Spisesedlen maa ikke indeholde følgende: Lungen, stuvet Tang, Hundekiks, Bollemælk, Suppe a la Østersøen, Bøf a la Viskelæder.

Voldgiften sættes i Odense med Søren Ulk som Opmand, der slutter enhver Sag med de verdenskendte Ord: *Skal vi hilse paa Jahn!*

Saaledes vedtaget af helbefarne Søfolk tre Gange rundt Kap Horn.
31. Februar 1950.

P.A. Saltvand
Søfartsminister

K.O.M. Pas
Trafikminister

L.U. Ward
Indenrigsminister

Nørrebro nr. 27 i Odense foto-
graferet i 1966. Christian Jahn
fortsatte beværtningen efter
sin far Detlev Jahn under det
lystige motto: »... skal vi hilse
på Jahn« ligesom navnet
skiftede fra »Stadt Hamburg«
til »Sømandskroen Fatter
Jahn«. Det firkantede skilt til
højre for indgangsdøren
bekendtgør: »Landgang på
denne side«. Huset blev revet
ned i 1975. (Foto: Anders
Enevig).
(Møntergården, Odense).



Formodentlig forekommer disse hjemmestrikkede love, som i tilsyneladende seriøse vendinger parodierer saglige paragraffer, ikke den moderne læser så morsomme, som man må tro, søfolkene selv har følt dem. Påfaldende er det, at de er forbløffende godmodige og aldeles ikke ætsende onde mod deres modspillere, officererne og rederne. De er ikke samfundskritiske ud over løjerne, der er endnu ikke gået politik i sagen, og ingen har selvfølgelig drømt om at tage dem for andet end skæmt, hvor usandsynligheder og ordspil (»som man reder, så ligger man«) spiller en lige så vigtig rolle som kritikken. Læser man idag disse paragraffer, hvoraf hovedparten går over 75 år tilbage i tiden, vil man have en fornemmelse af, hvor surt og strengt livet til søs var endnu dengang, og man vil også kunne notere, hvormange af de forhold, der i spøgfuld form ankes over, er forbedrede idag, både med hensyn til boligforhold ombord, kost, frivagt og behandling af mandskabet. I vore dage ville man næppe kunne forfatte et lignende aktstykke.

Jeg ville tro, at der rundt omkring må findes eksemplarer bevaret af de forskellige udformninger af denne sølov. Det er vel heller ikke udelukket, at der i udlandet kan findes lignende parodier, selv om jeg under mere end en menneskealders stofindsamling aldrig har truffet på nogle. Jeg vil derfor opfordre alle, som måtte vide noget om emnet, at tilsende mig tekster og alle slags oplysninger herom til belysning af dette lille hjørne af det store emne *sømandslivet i land og om bord*, vi her har fremdraget."

Noter

1. *Mariner's Mirror* I (1911), 191, 350; *Frank Shay: A Sailor's Treasury* (New York 1951), 58 f.; *The Oxford Companion to Ships & the Sea* (London 1976), 232.
2. *Oxford Companion* 300 f.; *Horace Beck: Folklore & the Sea* (Mystic Seaport 1977), 282.
3. *Gustav Henningsen* i *Folkeminder* 1963, 196 ff.; *The Annual Dog Watch* 23 (Melbourne 1966), 26 ff.
4. *Knut Weibust: Deep Sea Sailors* (Stockholm 1969), 437 f.
5. *W. I. Downie: Reminiscences of a Blackwall Midshipman* (London 1912), 40.
6. *A.A. Bestic: Levande segel* (Stockholm 1961), 264 f.
7. Kaptajn *Hans Bruhns* Erindringer (Åbenrå 1957), 128 f.
8. Kapt. *Sven Malmbergs* Visebog på Handels- og Søfartsmuseet.
9. Stammer fra 85-årig sømand og fisker *Einar Strøm Pedersen*, Læsø; meddelt 1980 af borgmester, skibshandler *C.T. Jacobsen*, Vesterø Havn.
10. Jfr. *Henning Henningsen* i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1956, 89 ff.
11. *Henning Henningsen*, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 3000 Helsingør.

BENNY CHRISTENSEN

Skibstømmerlærlinge for 200 år siden

Hvem byggede egentlig vore gamle træskibe? Ja, konstruktør og mester kender vi – i hvert fald for langt de fleste af de fartøjer, der er bevaret i dag. Men hvad med håndværkerne, hvis arbejde vi nu kan se resultatet af. Hvem var de, og hvilke vilkår levede og arbejdede de under?

Denne del af den danske skibsbygnings historie hører til de mest forsømte. For dette århundredes vedkommende må der være så meget stof at øse af, skriftligt, billeder og beretninger, og der må kunne skrives meget mere, og også et stykke tilbage i sidste århundrede må forholdene kunne beskrives på rimelig måde. Værre er det, når man arbejder med dansk skibsbygning i 1700-tallet. Her savner man ofte mulighed for at komme nærmere ind på livet af dagligdagen på de danske værfter.

I Preben Bengtssons bog »Skibstømmeren« fra 1967 kan man finde en del oplysninger fra denne tid, især vedrørende svendenes løn- og arbejdsforhold. Men om lærlingene får vi ikke noget at vide. Derfor vil jeg gengive to lærlingekontrakter fra 1700-tallet, som kan give et vist indtryk af lærlingens situation.

Den første er fra København. Som centrum for byggeriet af de større fartøjer havde København et stort antal værfter på denne tid. Og selvom der tilsyneladende ikke er bevaret andre københavnske kontrakter fra denne periode, vil jeg alligevel anse denne for at være ret typisk i sin opregning af gensidige forpligtelser og nøje angivelser af lønforholdene.

Den anden kontrakt er på flere måder usædvanlig. Skibsværftet lå her i Sydsjælland mellem Vordingborg og Kalvehave, på godset Petersgårds område, mens de ellers normalt lå i købstæderne. Ejeren var samtidig godsejer, og han havde anlagt Petersværft i 1778 for at udnytte skovene og beliggenheden ud til Grønsund. Lærlingen ser også lidt usædvanlig ud. Han var i forvejen tilknyttet godset og synes at have været voksen (gift?), da han kom i lære. Og kontrakten bærer på flere måder præg af, at arbejdsgiveren er godsejer snarere end værftsejer, selv om mesteren kom fra København og sikkert har medvirket ved udformningen.

Men lad nu kontrakterne tale for sig selv.

KONTRAKT

hvorved jeg, Ole Gad, borger og skibbygmester her i den kongelige residensstad København, antager Niels Nielsen Ørum, barnefødt her i staden, til at lære skibstømmermandsarbejde på følgende vilkår:

1. Skal benævnte Niels Nielsen Ørum lære at arbejde og forblive hos mig i syv efter hinanden følgende samfulde år fra dato af at regne, i hvilken tid han virkelig også ikke uden sygdom forhindret, eller ved min tilladelse permitteret,¹ må nogensinde afholde sig, eller blive borte fra mit arbejde og fra det han derudi vorder anbefalet og anvist, på det han desbedre kan blive øvet i både gammelt og nyt arbejde samt master, rundholter og andet at forfærdige og forarbejde som til skibbyggeriet henhører, og hvorved han kan lære at blive en habil tømmermand både til lands og vands. Og jeg lover hermed, at når Niels Nielsen Ørum iagtager den af mig ham givende undervisning, og selv vil være og vise sig lærevillig, han da efter oven fastsatte hans læreårs forløb skal kunne passere for en dygtig skibs-tømmermand.

I benævnte hans læreårs tid forsyner han sig selv med klæder, logement,² kost og videre behøvende, hvorimod jeg lover og tilforpligter mig, at give bemeldte Niels Nielsen Ørum det første år i dagløn vinter såvelsom sommer 16 skilling danske

Det 2. år 20 sk i sommermånederne og 16 sk i vintermånederne

Det 3. år 24 sk i sommermånederne og 16 sk i vintermånederne

Det 4. år 28 sk i sommermånederne og 20 sk i vintermånederne

Det 5. år 32 sk i sommermånederne og 24 sk i vintermånederne

Det 6. år 36 sk i sommermånederne og 26 sk i vintermånederne

Det 7. år 40 sk i sommermånederne og 28 sk i vintermånederne

Og efter samme hans læreårs forløb at nyde lærebrev således, at han efter den tid kan gå i rette dagløn med den bedste skibstømmermand, hos hvilken mester han da kommer til at arbejde. Skulle han ellers imidlertid han hos mig er i lære falde i sygdom i de første 3 år fra dato af, da lover jeg at give ham til underholdning³ i hans sygdom daglig 8 sk, foruden hvad andel ham kan tilkomme af tømmermændenes bøsser,⁴ og for hans hele læretid fri feldskær.⁵

2. Hvorimod forpligter jeg, Niels Nielsen Ørum mig, sålænge jeg er i hans skibbygmester hr. Ole Gads lære og tjeneste, at være ikke alene min mester hørig og lydig, men ved at se til og støbe for hans fordel og bedste, ja af yderste evne at søge hans skade og ulempe at afvende, og samme ham, når jeg derom vorder vidende, skraks og oprigtig i alle tilfælde at bekendtgøre, og i det øvrige at opføre mig således imod ham, samt i og under hans arbejde, at han ikke skal vorde forårsaget til at være med mig misfornøjet.

At nu denne kontrakt således af os begge med velberådet hu er blevet indgået og sluttet, samt uryggelig på begge sider skal holdes



»Prospect af det ny værft, som er anlagt af hr. Andreas Biørn, Aar 1741«. Stedet er i dag Wilders Plads på Christianshavn. Forarbejde i pen, pensel og tusch til radering af C. Vosbein. 295 $\frac{3}{4}$ 191 mm. Den Kongelige Kobberstiksamling.

og efterkommes, det bekræftes herved under vore hænder og signatur, ligesom jeg Ole Gad til den ende beholder kontrakten in originale, men derimod meddeles Niels Nielsen Ørum eller hans underskrevne forlovere en verificeret ligelydende kopi deraf.

København, den 31. marts 1761

NNØ

Ole Gad

Som forlovere for Niels Nielsen Ørums troskab og tilstedebivelse i overberørte hans læretid, indestår og underskriver

Kay Killendahl
Bødkermester

Rasmus Olsøn Lage
Brændevinsbrænder

KONTRAKT

Kendes jeg underskrevne Svend Hemmingsen, som er vorned^e til Petersgårds gods, der tilhører mit herskab, hr. grosserer Peter Johansen, at jeg haver ansøgt at komme i lære på hans anlagte skibsværft for at lære skibstømmermands håndværk. Og da jeg til den ende antages, indgår jeg herved følgende vilkår

1. Forpligter jeg mig at jeg skal lære og forblive lærevillig, tro og flittig i alt, og i det jeg bliver anbetroet og foresat, så jeg skal

søge og befordre min husbonds vel og sande interesse i alle tilfælde, og med flid skal jeg lære dette skibstømmermands håndværk til gavn og velbemeldte min husbonds til fornøjelse.

2. Forpligter jeg mig at forblive stående i denne lære i trende år, som efterfølger hveranden fra den dato at regne, at jeg arbejdet tiltræder, som skal ske med første og efter befaling førstkomende mandag. Og i samme mine læreår skal jeg selv til arbejdets drift skaffe mig fornødne forsvarlige skibstømmermands redskaber og samme til arbejdets fremme vel vedligeholde. Jeg skal og i samme tid skaffe mig selv al fornøden underholdning til legemets vel og livets ophold.

3. Forpligter jeg mig at være og forblive min husbond hørig og lydig, som en ærekær lærling og en tro tjener vel egner og anstår. Så og de, som haver at befale for mit herskab og husbond, skal jeg og med ord og gerning vise anstændig opførsel, eller og i mangel deraf, uden søgsmål modtage den straf til afsonelse, som mit velædle herskab for forseelsen måtte behage at fastsætte.

4. Forsigtig skal jeg omgås med ild og lys, og andres ulovlig og skadeløs opførsel og utroskab mod mit herskab skal jeg søge at forekomme og straks for mit herskab og nærmeste anbetroende og fuldmægtig på Petersværft sådant angive. Og i alt skal jeg selv et kristeligt liv og levned fremvise, til gavn for mig selv og eksempel for mine medtjenere.

5. I disse trende år er jeg blevet tilstået ugentlig betaling for hver dag jeg er på arbejde atten skilling danske, til min og mines underholdning. Og forpligter jeg mig derimod, at ikke nogen arbejds dag med fuldkommen tjeneste at gøre, skal efterlade min pligt, uden høj og øjensynlig årsag sådant forbyder. Ej heller skal jeg søge eller antage arbejde hos anden i den tid eller vise min husbond den allermindste utroskab. Ej heller forsømme arbejdet uden lovlig tilladelse, alt under ansvar og straf, som jeg villig skal udstå efter mit herskabs befaling, og desforuden for hver dags forsømmelse uden årsag eller tilladelse lade mig fratrække dobbelt dagløn ved første afregning og givne betaling, for så mange dages arbejde, som forsømmelsen ved den af mig forårsagde omkostning, kan betale uden tab for mit herskab eller forvalteren i mindste måde.

Derimod forbinder jeg mig som ejer og herskab, grosserer Peter Johansen til hovedgården Petersgård, at når ovenmeldte Svend Hemmingsen opfylder overstående i alle punkter, klausuler og vendinger, da skal jeg, eller ved fuldmægtig, ham ugentlig betale for hver dag, han arbejder, atten skilling danske. Også i disse trende år give ham fri hus og stueværelse, som han skal blive anvist, og som han skal vedligeholde, og i lige god stand den tid til min befuldmægtigede uden mangel aflevere, når han

samme skal fraflytte. Og for denne fri husleje skal Svend Hemmingsen være og forblive pligtig i sin fritid, efter tilsigelse ved min anbeføede fuldmægtig, til min tjeneste straks at møde og forrette for mig det behøvede arbejde, som måtte forefalde, på hvilken tid og sted han tilsagt måtte blive.

7. Forhugger eller overskærer Svend Hemmingsen nogen planke eller noget stykke tømmer til skade, eller samme derved til den udsete brug er blevet ubrugelig, da skal han derfor stå til ansvar og efter sin opførsel skaden betale. Derimod skal Svend Hemmingsen bekomme og beholde al den ros⁷ og alle de spåner, som han selv ved mål, snoreslag og ved tegn måtte blive befalet og tilladt at afhugge, sammensamle og til sig selv befordre.

Således indgås og slttes denne kontrakt ved vore egne hænders underskrift, som anmoder tilstedeværende, at de denne med os til vitterlighed ville underskrive, da jeg, Peter Johansen, til sikkerhed for mig beholder originalen, som er afskrevet på stemplet papir, og jeg Svend Hemmingsen ligelydende genpart.

Petersgård, den 16. august 1781

Peter Johansen Svend Hemmingsen

At forstående tydelig er læst og oplæst samt ved deres egne hænders underskrift stadfæstet og villig indgået i god orden, det tilstår vi som samme har set og hørt.

Christian Høyer
Skibsbygmester

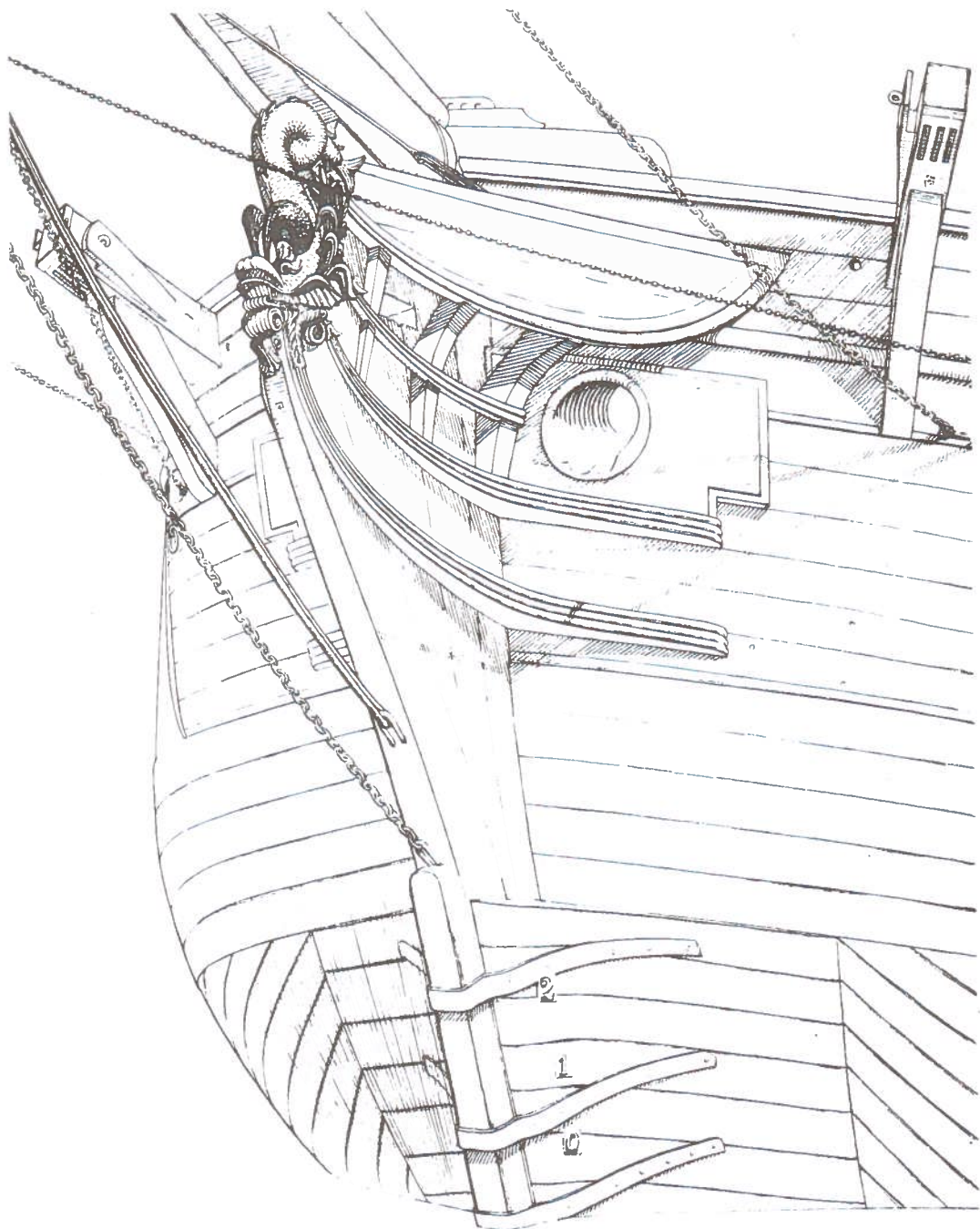
Rasmus Stage
Udrider⁸ ved Petersgård

Noter:

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| 1. permitteret: hjemsendt | 5. feldskær: læge |
| 2. logement: bolig | 6. vorned: her = fæstebonde |
| 3. underholdning: forplejning | 7. ros: affaldstræ |
| 4. bøsser: understøttelseskasser | 8. udrider: ridefoged |

Kontrakten fra 1761 findes i: Fabriksmesterens arkiv, pakke 10, nr. 159 (Søetatens arkiv, Rigsarkivet).

Kontrakten fra 1781: Vordingborg og Tryggevalde Amter. Grosserer og Proprietær Peter Johansen til Petersgaards Bo, sluttet 1801. Pakke 1. (Landsarkivet for Sjælland).



Briggen Hvalfiskens forskib tegnet i Svendborg havn af arkitekt Jens Friis-Pedersen den 2. september 1927. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

JENS LORENTZEN

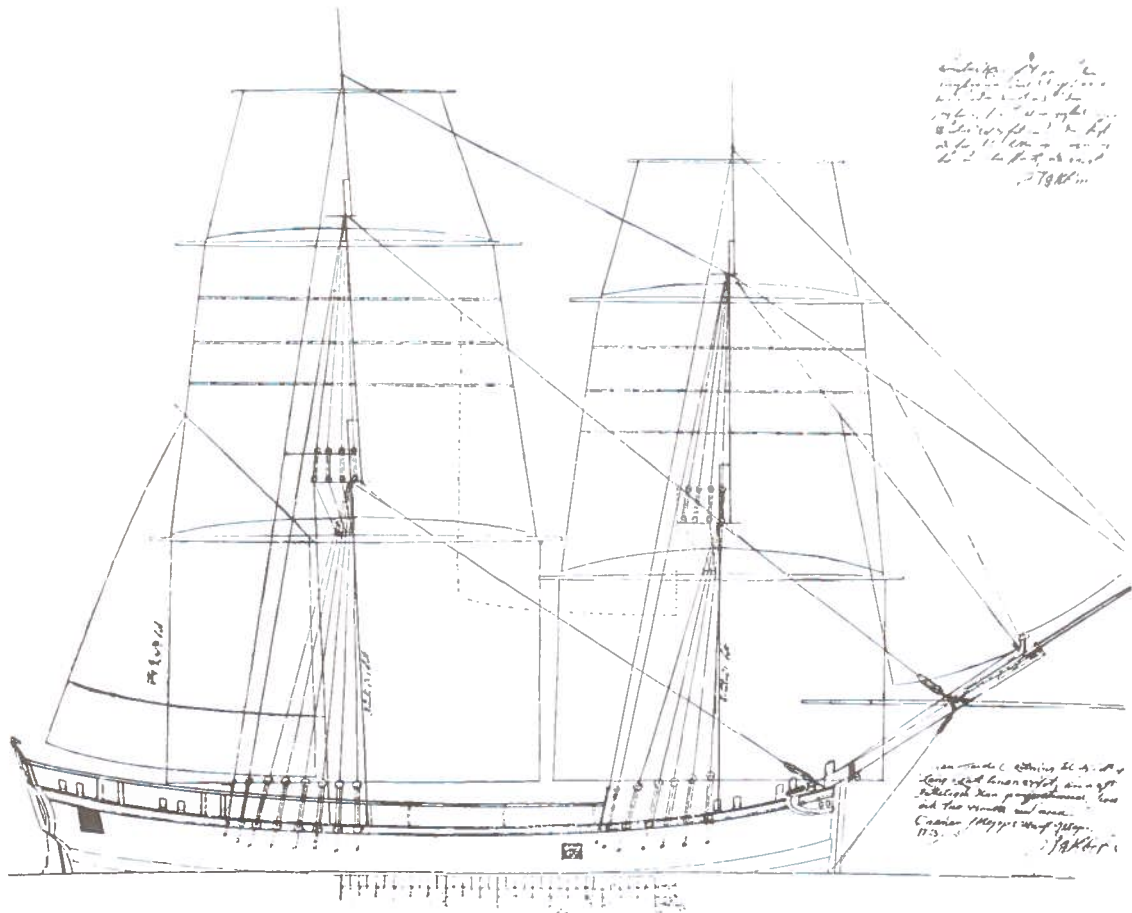
Snaubriggen Hvalfiskene, *ex* Benohen

Sommeren 1979 havde Anders Monrad Møller og jeg den glæde, at Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg overdrog os at publicere den store samling af opmålinger, tegninger, akvareller og fotografier, som museet havde arvet efter arkitekt Jens Friis-Pedersen. Udgivelsen er planlagt i tre bind, hvoraf det første om danskbyggede træskibe udkom sidste år og andet bind om Grønlandsfarerne er under udarbejdelse. Tredie bind vil omhandle danske både og svenske skibe samt indeholde en biografi om Jens Friis-Pedersen og er planlagt til udgivelse i 1982.

Nedenstående om *Hvalfiskene* er et resultat af vor eftersøgning af oplysninger om den ældste af de Grønlandsfarere, Jens Friis-Pedersen registrerede med blyant og fotografiapparat. Det er lykkedes at fremdrage meget nyt og at få slået nogle kendsgerninger fast, f.eks. hvad der egentlig skete med den gamle brig efter 1937. Det er tankevækkende at *Hvalfiskene*, et ægte barn af det sene 1700-tal, med lidt omhu kunne have eksisteret den dag i dag, om ikke under sejl så dog som en værdifuld museumsgenstand til belysning af grønlandsfarten og en meget spændende periode i nordisk skibsbygning.

Det er bevidst at artiklen ikke beskæftiger sig med sejladsen på Grønland, men udelukkende med selve skibet. Det må vente til en anden lejlighed, for som Kaj Lund, skriver i »Vinden og vor« bind III: »Om *Hvalfiskene* kan der skrives en bog«.

Den 2. oktober 1801 rejste Den Kongelige Grønlandske Handels skipper Niss Jepsen Elberg til Kalmar i Sverige for at indkøbe et nyt skib til Handelen og den 20. s.m. blev følgende indført i referatprotokollen: »Skipper Niss Jepsen Elberg melder fra Kalmar under 8. d.M. at have sluttet Kiøb med Hr. Foenander om Snauskibet *Benohen*, for den Summa 12.000 d.Cr. (dansk Courant) og sender det i saadan Anledning af Sælgeren udfærdigede Document. Paa Kjøbesummen har han Contant betalt 1000 Rd. og for de 11.000 givet Vexler paa 2 Maaneder dat. 8. October. Videre nævner han de øvrige angaaende Skibets Hidbringeelse ved Svensk Skipper Israel Carl Åberg indgaaede Vilkaar.«



Rigningstegning til en
snaubrig udført af skibsbyg-
mester Jonas Ekbohm på
Kalmar Skeppsværn i 1783.
Sjöhistoriske Årsbok 1947.

Skibet må have ligget sejlklar ved Kalmar da Elberg ankom, for allerede en uge efter købet melder han hjem: »under 15. Octobr. at have indtaget Lasten i det kiøbte Snau brigskib *Benohen*, og venter under 22. s.M. at være færdig til Afseiling.« Samtidig meldes at skib og ladning ved mægler Wessely er assureret for 16.000 rigsdaler på rejsen fra Kalmar til København, og at der i præmie skal svares $2\frac{1}{2}$ %. Med samme post modtager Handelen skøde på skibet fra de forrige ejere. Bilbrevet, der er dateret Kalmar 19. september 1801, fortæller at skibet blev bygget til Theodor Foenander, der ejede fem sjattedele og Georg Ringsten, som tegnede sig for den sidste sjattedel.

Den 25. oktober sender skipper Elberg konossement over den indtagne last og regnskab for mandskabets månedspenge og for hvad der er medgået til proviantering. Hvad den indtagne last bestod af får vi desværre ikke at vide, men »da Vinden nu begynder at blæse god, agter han at tiltræde Reisen.«

Det næste vi erfarer om skibet er året efter den 6. april 1802, hvor Den Kongelige Grønlandske Handel får eftergivet indførselsafgift »af 10 Rdl. pr Læst for det af Handelen kiøbte fremmede

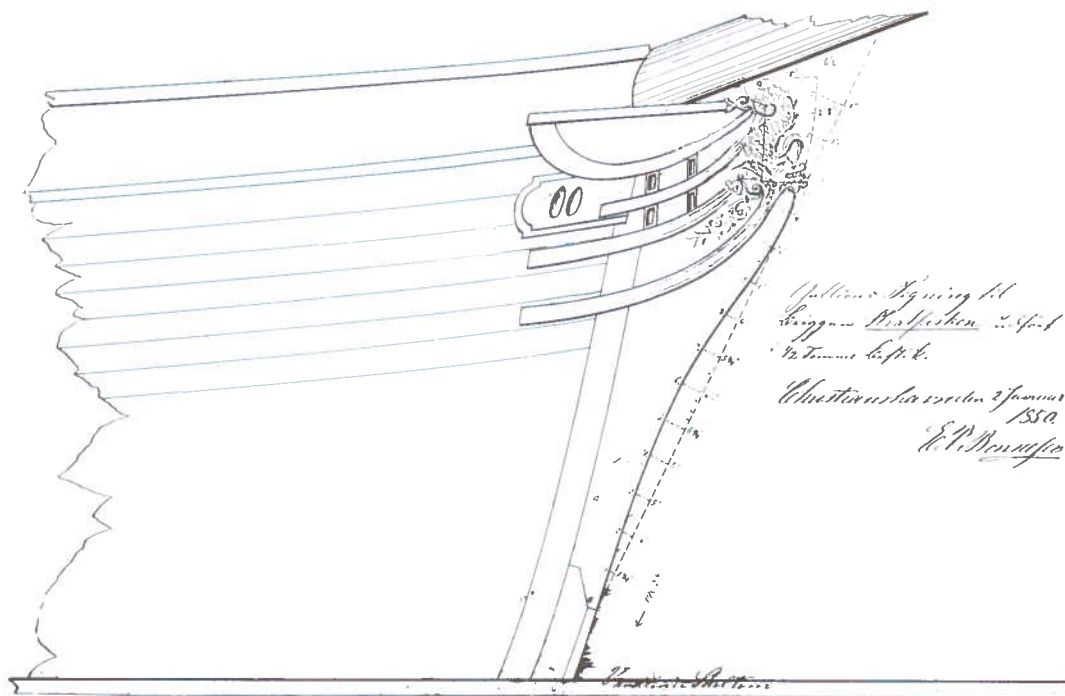


Det formodentlig tidligste
billede af Hvalfisker.
Gengivet efter R. Tving: *Træk
af Grønlandsfartens historie.*

Skib *Hvalfisker* af 82 Commercelæster.« Navneskiftet skete ved årsskiftet 1801-02.¹

Snaubriggen *Hvalfisker*, ex *Benohen* blev bygget på værftet i Kalmar af Johannes Ekbom, der var skibsbygmester dér fra 1793 og til sin død i 1809. Værftet blev grundlagt i 1763 af købmænd og redere i Kalmar og eksisterede til efteråret 1980, hvor det måtte lukke på grund af den for tiden alvorligt hærgende krise i den svenske værftsindustri. Værftets første skibsbygmester var Jonas Ekbom, fader til Johannes, som i 1768 til værftet indkøbte Frederik Henrik af Chapmans nyudkomne store kobberstiksværk »Architectura Navalis Mercatoria«.² At man i dette fantastisk righoldige værk bør kunne finde et forbillede for *Hvalfisker* er en fascinerende tanke, som det vil kræve et stort og spændende studium at få klarlagt. Lettere bliver det ikke af, at en samling tegninger fra værftets første tid, som i begyndelsen af 1930-erne blev fundet på et af værftets lofter, for tiden synes at være bortkommet.³ Vi håber inderligt, at de dukker op igen.

Vi lader 48 år hengå, hvor *Hvalfisker*, kun afbrudt af 4 års oplægning under krigen med England 1807-14, passer sin dont: besejlingen af Grønland. Alle med kendskab til skibe ved, at i løbet af 48 år vil der altid ved reparationer og forbedringer ske foran-



dringer på et skib. Sådanne forandringer kan for *Hvalfiskenes* vedkommende følges på 2 gengivelser efter malerier. Det er desværre ikke lykkedes at opspore originalerne, men det ældste af disse billeder – briggen med Kronborg om styrbord – viser, at den kun havde skanseklædning agten for stormasten, og vi må gå ud fra, at således har *Hvalfiskens* stort set taget sig ud som ny. Det andet billede er angivet at stamme fra 1840-erne og her er skanseklædningen ført helt ud i stævnen. Det har uden tvivl været en både farlig fugtig og kold affære at sejle over Nordatlanten i et skib uden skanseklædning. Begge billeder viser tillige *Hvalfiskens* uden galionsfigur, hvad der absolut ikke var ualmindeligt på skibe af denne størrelse.

I vinteren 1849-50 gennemgik *Hvalfiskens* den eneste hovedreparation, den nogensinde fik. Denne vinter blev der til reparation af Den Kongelige Grønlandske Handels skibe hos skibsværftsejler J.S. Kaas i København brugt ialt 14.003 rigsdaler og 83 skilling, hvoraf de 5247 rigsdaler og 22 skilling for reparation af *Hvalfiskens* og 4210 rigsdaler og 53 skilling for briggen *Mariane*. Resten af beløbet fordelte sig på seks andre af Handelens skibe. På grundlag af de foreliggende meget detaljerede kassebilag får man ikke noget billede af, hvad der blev repareret og udskiftet på *Hvalfiskens*, men kun hvor stort forbruget af materialer og arbejdstimer var. En undtagelse er dog to små kvitteringer, hvoraf

Gallions tegning til briggen
Hvalfiskens udført på
Christianshavn den 2. januar
1850 af skibsbygmester
E. P. Bondesen. Handels- og
Sofartsmuseet på Kronborg.

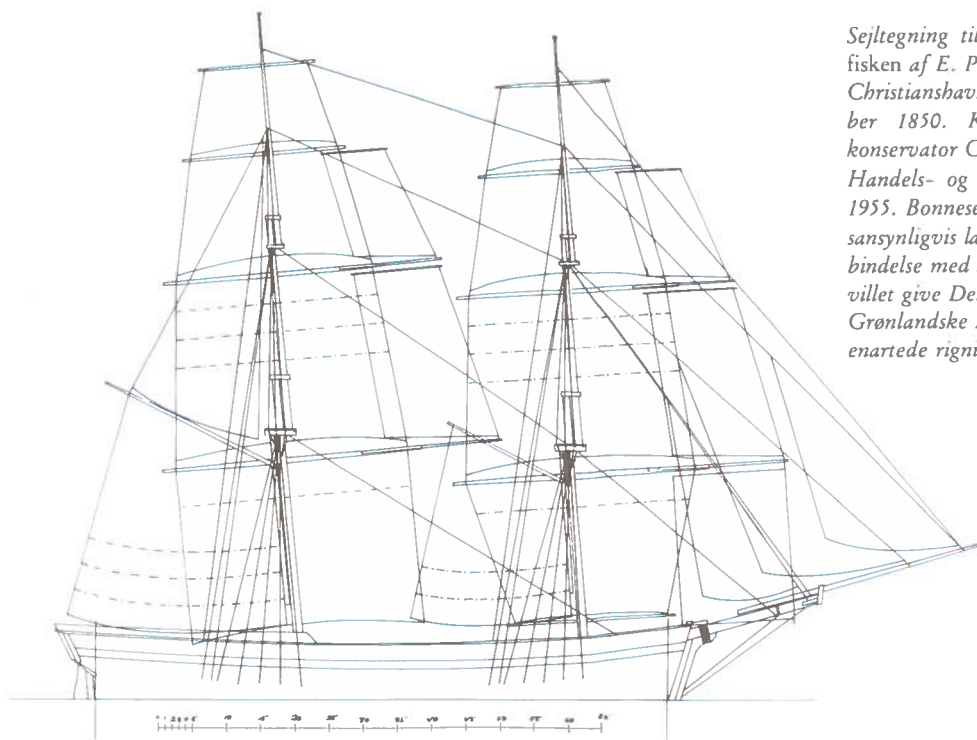
den ene er fra blytækker V. Jeppesen for levering af »1 Blyrør til Retiraden« dateret 14. januar 1850 og den anden dateret 2. februar 1850 lyder således: »For at udføre i Billedhuggerarbeide en Gallions Figur med dertilstødende Side Stykker og Ornamentter mellem begge Sider af Opløberne – betalt med 20 Rd. Hvorfor qvitteres H.J. Møen, Billedhugger.« Forneden til venstre er tilføjet: »Ovenanførte Arbeide er rigtig leveret til Briggen Hvalfiskens. R.E. Humble.«

Ansaret for vedligeholdelsen af Den Kongelige Grønlandske Handels skibe påhvilede skibsbygmester E.P. Bonnesen, København, og fra hans hånd eksisterer der da også en tegning af en gallion til *Hvalfiskens*. Når han har syntes at skibet skulle have en gallion, skyldes det nok, at det 49 år gamle skib har set noget gammeldags ud – det er lige ved, at man kan sige, at det også som nyt må have set gammeldags ud – og har trængt til en ansigtløftning. Det var et statsskib og skulle se ordentligt ud.

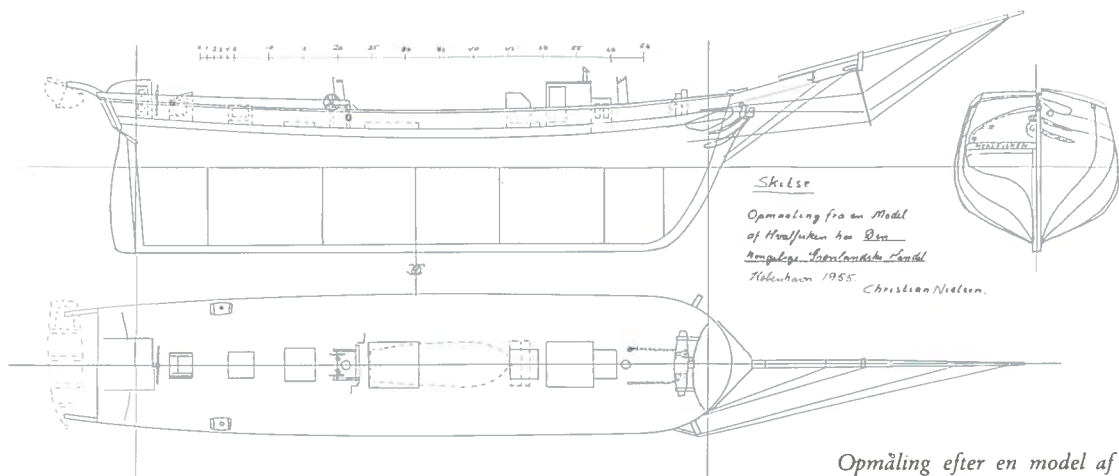
I det følgende halve århundrede passede *Hvalfiskens* troligt sin del af sejladsen på Grønland og nok blev der anskaffet nye skibe til at afløse den, men man havde alligevel brug for den gamle snaubrig. Det var ligefrem således at man brugte *Hvalfiskens* høje alder til at presse bevillinger til nyanskaffelser igennem med. Den 3. december 1865 indberetter E.P. Bonnesen, at *Hvalfiskens* sådan set er i orden og at nok en rejse til Grønland vil være forsvarlig, men at en hovedreparation til 14.000 rdl. og en fornyelse af ishuden til 3000 rdl. forestår. »For denne Sum antager jeg, at *Hvalfiskens* kan sættes i fuldkommen god og sødygtig Stand; men efter min Mening ville det være mere i Handelens Interesse at anskaffe et nyt Skib, end at anvende en stor Bekostning paa at repa-

Billedhugger H. J. Møens
kvittering for modtaget
betaling af udført billed-
huggerarbejde til briggen
Hvalfiskens. Rigsarkivet,
KGH, 1850, kassebilag 508.

Det Kongelige Grønlandske Handels Selskab
For at udføre i Billedhuggerarbeide en Gallions
Figur med dertilstødende Side Stykker og Ornamentter
mellem begge Sider af Opløberne – betalt med 20 Rd.
Hvorfor qvitteres H.J. Møen, Billedhugger.
1850
Ovenanførte Arbeide er rigtig leveret til Briggen Hvalfiskens.
R.E. Humble



Sejltegnig til briggen Hvalfisk
af E. P. Bonnesen,
Christianshavn den 5. november
1850. Kopi udført af
konservator Christian Nielsen
Handels- og Søfartsmuseet i
1955. Bonnesens tegning er
sansynligvis lavet i forbindelse
med at han har
villet give Den Kongelige
Grønlandske Handels skibe
enartede rigninger.



Opmåling efter en model af
briggen Hvalfisk, der ejes af
Den Kongelige Grønlandske
Handel i Alborg. Opmålt af
konservator Christian Nielsen

rere et gammelt Skib af forældet Konstruktion, som ikke er vel-seilende.«⁵ To år efter anskaffedes et nyt skib – barkskibet *Thorvaldsen* – og *Hvalfisk* sejlede alle de følgende år urepareret videre og først i 1899 efter årets rejse til Grønland blev den gamle brig lagt op. På et enkelt punkt skete der dog en fornyelse. I 1870 indledte Handelen en modernisering af sine skibe ved at give briggen *Peru* dobbelte mærsejl og i 1877 blev det *Hvalfiskens* tur.⁶

At *Hvalfisken* lå stille kom ikke til at betyde, at der blev stille ombord. I november 1900 søgte Sømandsforeningens bestyrelse' om Den Kongelige Grønlandske Handels direktions tilladelse til at benytte *Hvalfisken* til »Skole, hvori unge Sømænd kunde blive oplærte i Skibsmands- og Takkeladsarbejde.« Direktionen lod ansøgningen gå videre til Indenrigsministeriet og gav *Hvalfisken* et par ord med på vejen: »den er meget gammel, bygget i Calmar 1801 ... kjøbt af den Grønlandske Handel, som siden da og indtil Briggen gjorde sin sidste Rejse, aarlig med Undtagelse af nogle Aar under Krigsperioden 1807–14, har benyttet den til Grønlandsfarten. Ved en sidste Foraar foretagen Undersøgelse viste det sig, at Boltene i Skibet vare næsten helt fortærede, medens alt Træværk befandtes friskt og godt. Skjøndt Skibet paa sin sidste Rejse, paa hvilken der dog blev sejlet temmelig haardt med det, havde været tæt og klaret sig godt, blev det dog ment for utilraadeligt at lade det udgaae til Grønland igjen i Aar, og da den Reparation, som Boltenes Tilstand gjorde nødvendig, vilde blive meget bekostelig og det alligevel ikke kunde ventes, at Skibet kunde gjøre Tjeneste ret længe, har man maattet opgive overhovedet at anvende det mere til Grønlandsfarten.« Det tilføjes at normalt ville man bortsælge, men da skibet dog har gjort nytte, så vil skolen være »en smuk Afslutning paa den lange og gode Tjeneste, Skibet har ydet.«

På ti dage foreligger ministeriets godkendelse og direktionen udlåner *Hvalfisken* til Sømandsforeningen som »Øvelsesskib for den Riggerskole, som agtes oprettet ... under Ledelse af Handels Skibsinspektør, fhv. Skibsfører M. Bonde.«⁸

Men der var også andre, der så muligheder i *Hvalfisken*, nemlig Københavns Amatør Sejlklub, der var startet i 1891 og som i mangel af bedre havde benyttet en forhenværende barkasse med en overdimensioneret kahyt og navnet *Jomsborg* som dommerskib ved kapsejladserne og som klublokale i den nyanlagte lystbådehavn ved Langelinie. I efteråret 1901 skrev sejlklubben til Handelen og søgte om at få *Hvalfisken* tillåns om sommeren »til Opbevaring af Materiel og Fremlæggelse af sportslig Litteratur m.m.« ved Langelinie. Handelen var positiv og kunne i februar 1902 efter godkendelse fra Indenrigsministeriet lave overenskomst med KAS om udlån af den gamle brig fra 1. april til 30. september under tilsyn af skibsinspektør M. Bonde. 1. maj 1902 udstedte Christianshavns Toldkontrol en »flytteseddel« med følgende indhold: »Brig *Hvalfisken* ført af Skipper Bonde kan udpassere af Bomløbet til Lystbådehavnen.«⁹

De følgende 13 år benyttede sejlklubben *Hvalfisken* ved Langelinie, et par gange var den sågar med på den årlige pinsetur til Humlebæk, ikke under sejl men behørigt hjulpet af en slæbebåd.¹⁰

Men KAS ville gerne have et yngre skib til sine klubaktiviteter og spurgte tidligt i 1914 hos den Grønlandske Handel, om de måtte købe briggen *Tjalfe*, der på dette tidspunkt var udlånt som stations- og logiskib for 50 arbejdere ved anlæggelsen af Flakfortet nord for Saltholm. Handelen spurgte sin skibsinspektør Bonde, som mente at Handelen aldrig ville få brug for den igen, da det var for kostbart at sætte den i fart, den var for lille til at blive forsynet med dampmaskine og for stor til at bemande med grønlændere i lokal fart mellem kolonierne i Grønland. I den videre korrespondance enes man om en pris på 5000 kr., men dette resultat vælted i sidste ende af finansudvalget, der forlanger at *Tjalfe* afhændes ved offentlig auktion. Denne afholdes 20. maj 1915 og KAS erhverver *Tjalfe* for 12.000 kr.

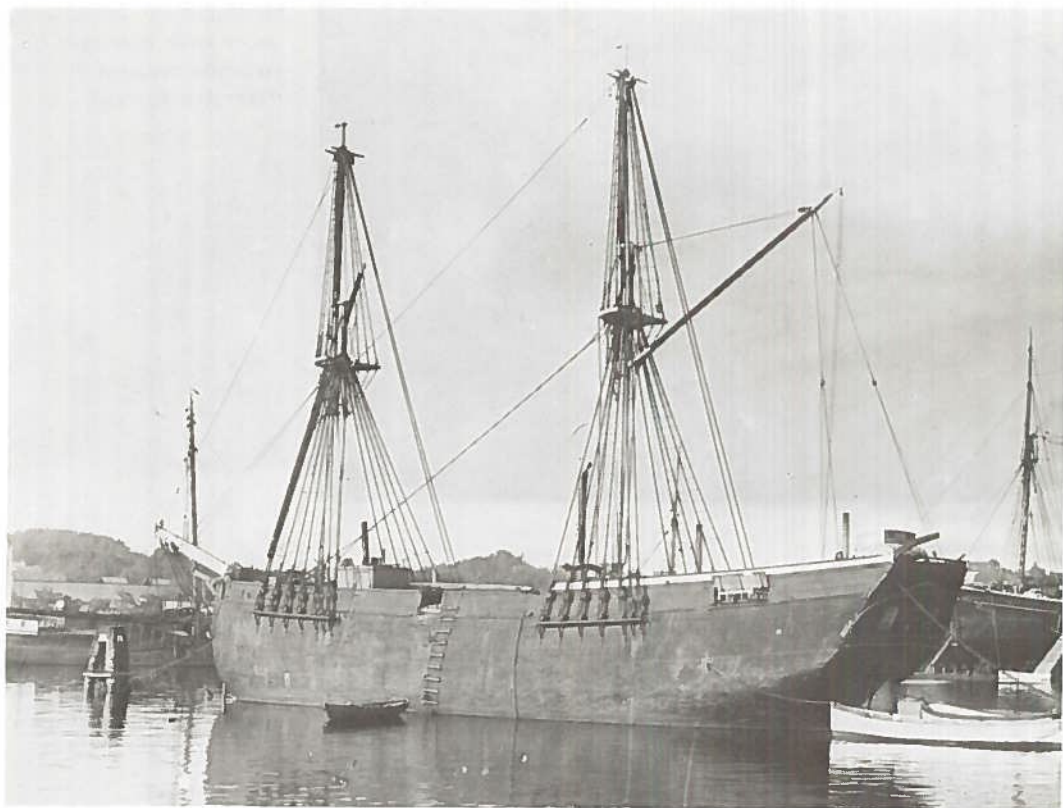
To måneder før havde Sømandshøjskolen i Svendborg forespurgt om de kunne låne *Tjalfe* som øvelsesskib. De fik støtte fra Handelsministeriet og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, men finansudvalget fastholdt kravet om salg ved auktion.

Mens *Tjalfe* blev ombygget til at rumme KAS, fungerede *Hvalfisken* som klubskib vinteren 1915–16 og da riggerskolen ombord kun eksisterede i et par år, var *Hvalfisken* fra foråret 1916 uden beskæftigelse. Den måtte afhændes. De nærmere omstændigheder og prisen ved salget er ikke oplyst, men vi kan være sikre på at det skete med finansudvalgets fulde støtte og godkendelse.¹¹

Ifølge skøde dateret København 9. maj 1916¹² købte Sømandshøjskolen i Svendborg *Hvalfisken* for at bruge den som stationært øvelsesskib i Svendborg havn. Under bugseringen til Svendborg kippede dampskibene flittigt med flagene for den gamle brig. Efter ankomsten blev der foretaget en højtidelighed, hvorunder skibet blev indviet til sin nye gerning og i den anledning var der på melodien »Vift stolt på Kodans Bølge« skrevet en særlig »Hvalfiskesang«, hvoraf et af versene lød således:

Der er saa fuldt af Minder
fra Køl til Top, og dog
sig sund og stærk befinder
endnu det gamle Skrog.
Thi som en gammel Moder
hun tage skal i Favn,
vel snesevis af Poder,
dem give Sømandsnavn.

Undervisningen på Sømandshøjskolen var tilrettelagt således, at den teoretiske undervisning foregik på selve skolen og alt praktisk arbejde, undervisning i sømandsskab, sejlmanøvrer, bådteneste, tovværksarbejder osv. var forlagt ombord på *Hvalfisken*. Ele-



Hvalfiskeriet i Svendborg havn lige efter ankomsten i 1916. Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.

verne var indlogeret og sov ombord i hængekøjer, hvad der kunne have fået alvorlige følger, da skibet en nat i august 1918 sank, men heldigvis på så lavt vand at næppe nogen fik våde tæer. Uheldet skyldtes at uvedkommende havde pillet ved et blyrør, som de skulle have holdt fingrene fra.¹³

I mere end 20 år lå *Hvalfiskeriet* i Svendborg havn og efterhånden blev den et slags vartegn for byen. Da den benyttedes som øvelses-skib og stadig var indregistreret, var den også underkastet Statens Skibstilsyn, som af hensyn til sikkerheden ombord beordrede diverse reparationer udført og skader udbedret. Disse arbejder udførtes så vidt pengene rakte og iøvrigt »per honnør« af Ring-Andersens værft i Svendborg, men i 1936-37 var de nødvendige reparationer så omfattende, at Sømandshøjskolens bestyrelse anså det for umuligt at skaffe de nødvendige midler, og man besluttede at sælge skibet.

Til tidsskriftet »Svenska Segelfartyg« skrev skolens forstander Lars Nielsen: »Tirsdag den 23. Marts 1937 var en Mærkedag i Skolens Historie, da vor gamle øvelsesfartøj *Hvalfiskeriet* gik ud på sin sidste Rejse fra Svendborg til Strib. Det var egentlig bestemt at Afrejsen skulde finde Sted en hel Uge tidligere, men da jeg kom ned til Tolden for at udklarere Briggen, viste det sig, at dette ikke



Hvalfisker som betonblanderstation under bygningen af Fredericia vesthavn 1937-39. (Foto: Aero Express).

kunde lade sig gøre, førend man havde indhentet Handelsministeriets Tilladelse til at bugser Fartøjet til Strib. Jeg telegraferede da til Overskibsinspektoratet og bad om denne Tilladelse og efter en Telefonsamtale med Handelsministeriet ankom Telegrammet: Øvelsesfartøjet *Hvalfisker*, Kontrolnummer 302, kan bugseres fra Svendborg til Strib. Efter at disse Formaliteter var ordnet, bestemtes det at bugseringen skulle foregå om Tirsdagen. Men inden da skulde Fartøjet, efter Skibstilsynets Bestemmelse, udstyres med Redningsmateriel, Lanterner, Taagehorn og en Redningsbåd. Ved Afrejsen var mange Mennesker forsamlede på Kajen for at sige Faarvel til Briggen. Som en sidste Hilsen salutedes med Flaget fra saavel Skolen som *Hvalfisker*.¹⁴

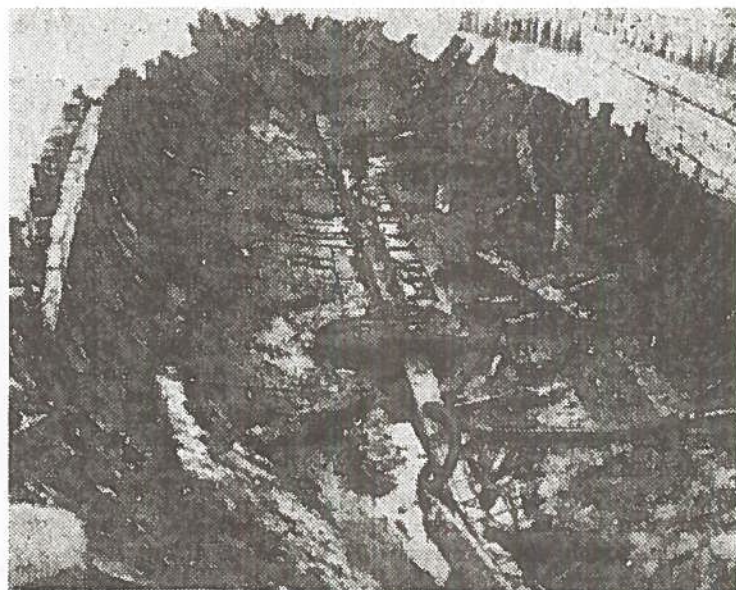
Da skibsbygmester Ring-Andersen erfarede at *Hvalfisker* skulle hugges op, spurgte han skolen, om han måtte få galionsfiguren og da han havde gjort skolen store tjenester ved reparationer på skibet, kunne man dårligt sige nej. Derfor står galionsfiguren idag på kontoret hos Ring-Andersen på Frederikssøen i Svendborg. Skolen fortrød senere og Ring-Andersen fik lavet en kopi, som han skænkede til skolen »per honnør«¹⁵ Sømandshøjskolen har også *Hvalfisker*s rat.

Den 31. juli 1937 indførtes i skibsregistreringsprotokollen: »Ifølge Anmeldelse dateret Svendborg den 14. juli 1937 ... er dette Skib ophugget, hvorfor det udslettes af Registret.«¹² Og her plejer historien om *Hvalfisker* at slutte, men faktisk blev den ikke hugges op. Den blev hugges ned til vandlinien og i mestedelen af de følgende tolv år var resterne af den gamle brig i fuld aktivitet.

Hvalfisker købtes af kaptajn A.F.A. Hansen, Strib, der havde været Sømandshøjskolens første lærer, da den startede sin virksomhed i 1906-07¹⁵ og senere igen i 1914-15 og 1918-19. I den

gamle færgehavn i Strib, der blev nedlagt i 1935, da den første Lillebæltsbro indviedes, blev *Hvalfisken* hugget ned og som en af de medvirkende senere har bemærket: »Træet i bunden var hårdt som ben!«¹⁶

Hvad der nu var tilbage, blev købt af entreprenørfirmaet Saabye & Lerche, som indrettede den forhenværende brig til flydende betonblande- og støbestation og som sådan blev den benyttet ved bygningen af Fredericia vesthavn i 1937-39 og ved opførelsen af Aggersundbroen i begyndelsen af 1940-erne.¹⁷ I 1947 lå *Hvalfisken* stadig i Aggersund, men blev snart afhændet lokalt og i begyndelsen af 1949 blev der udtaget tømmer af det nu 148 år gamle skrog til brug ved genopførelsen af Hinge gamle skole på frilandsmuseet på Hjerl hede. Den 7. marts 1949 tiltrådte *Hvalfisken* sin sidste rejse.¹⁸ Ikke under sejl påny og med god bør. Den blev hjulpet på vej med dynamit.



Hvalfisken lige før sprængningen. *Social-Demokraten*, 8. marts 1949.

Noter.

1. RA. KGH. Referatprotokol 1801 og 02.
2. Manne Hofrén: Skeppsvarv och byggplatser från Västervik till Torshamn-
udde. Sjöhistorisk Årsbok 1947, Stockholm.
3. Svensk Sjöfartstidning 1937 og korrespondance med Statens Sjöhistoriska
Museum, Stockholm.
4. RA. KGH. Kassebilag 1850, No. 508. Om billedhugger Møen iøvrigt se arti-
kel af Hanne Poulsen i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1975.
5. RA. KGH. Køb, salg, udlån og bygning af skibe 1859-1899, pakke 84, i læg
om *Thorvaldsen*.
6. RA. KGH. Skibenes inventarregnskaber 1870-78.
7. Der må her være tale om Sømandsforeningen af 1856. Se iøvrigt Skibsfartens
hvem-hvad-hvor, København 1974.
8. RA. KGH. Køb, salg, udlån og bygning af skibe 1900-1908.
9. Toldmuseet. 1. stk. udfyldt »Formular 25«.
10. Kjøbenhavns Amatør Sejlklub 1891-1941, Københvn 1941.
11. RA. KGH. Køb, salg, udlån og bygning af skibe 1909-1915.
12. RA. KGH. Skibsregistreringsprotokollen, bind 8.
13. Meddelt af skibsbygmester J. Ring-Andersen, Svendborg, december 1980.
14. De fleste oplysninger om *Hvalfisken* i Svendborg er hentet fra artikler i tids-
skriftet »Svenska Segelfartyg« 1937 og 38.
15. Broderkredsen paa Havet. 1899-1949. Korsør 1949.
16. Meddelt af kaptajn H.C.A. Hansen, Fanø, april 1981.
17. Meddelt af fhv. formand Gunnar Thybjerg, Fredericia og Ole Bernth Olsen,
København, december 1980.
18. Social-Demokraten 8. marts 1949. Udklip på Handels- og Søfartsmusset på
Kronborg.

BENT ANDERSEN, ERIK ANDERSEN,
ANNI RØNNØV, HANS TOFT
OG INGER WAGNER

Den siste Viking

– en trønderisk storbåd
under sejl igen.

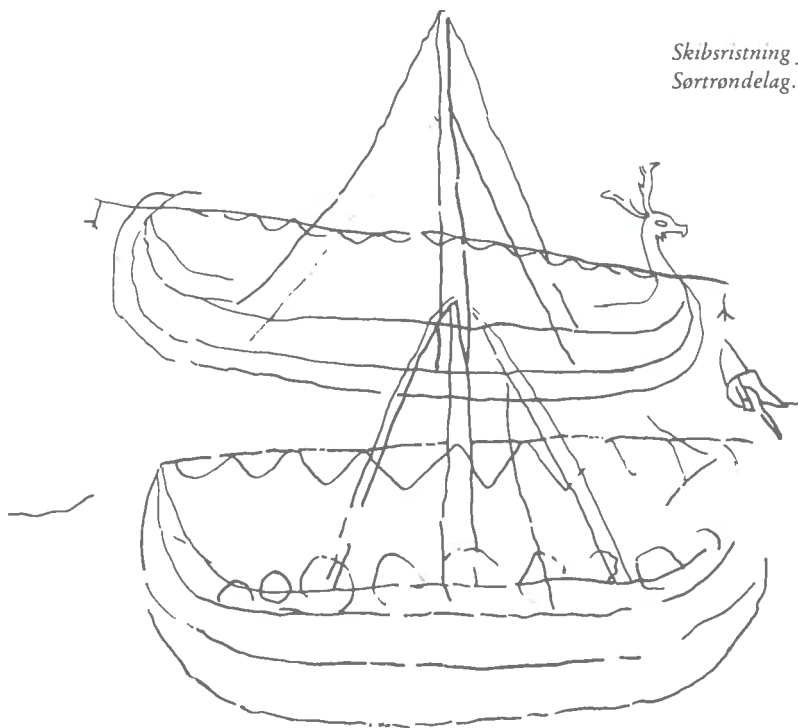
Historisk tilbageblik.

I sen vikingetid og tidlig middelalder var trønderfylkerne med Nidaros (Trondheim) og området omkring Trondheimsfjorden Norges berømteste skibsbygningsdistrikt, kendt i hele det vesterlandske kulturområde. Her lå i lange perioder »landets største styrke«, d.v.s. Norges politiske og militære magtcenter, domineret af personer som Olav Trygvason, Erik Jarl, Harald Hårdråde, Olav den Hellige, Kong Sverre m.fl.

I storhedstiden, inden ledingsbestemmelserne blev udhulet, skulle trønderne stille 80 20sessere til ledningsflåden, langskibe på 20 rum og 20 par årer, og i stormændenes og kongernes private flåder var skibe af størrelser fra 13 rum til over 30 rum. Især 25-26sesseren var populær. Et rum var afstanden mellem to rotofter eller sesser.

Det var først og fremmest de svære storskibe på 30 rum og derover, der gjorde trønderne kendt. Ved Lade nordøst for Nidelvens udløb og den nuværende Trondheims domkirke lod Olav Trygvason vinteren 999-1000 vikingetidens berømteste storskib *Ormen Lange* bygge. Den skal have været på 34 rum og holdt ifølge Flatøybogen 72 alen i kølen, efter den gamle norsk-islandske alen, ca. 35 m. Med stævnpartierne bliver det et fartøj på ca. 40-46 m afhængig af, om der med køl menes fuld køllængde brugsmæssigt set eller kun det egentlige kølstykke uden lotene. Agterstævnen havde hale, der bøjede sig fremefter som en krog, forstævnen førte dragehoved. Begge stævne var forgyldte. Når de 68 årer var ude, roet af 204 rorskarle »var det som Ørnens vinger«, og »når sejlet var i luften, var det som dragens vinger«. Sejlarealet har næppe været under 350 m². *Ormen Lange*, der hører til virkelighedens verden, var et meget velproportioneret skib og forbillede for mange senere storskibe, der blev bygget »efter Ormen Lange vækst«, som det står i sagaen.

Trønderne var førende i storskibsbyggeriet, og traditionen blev udviklet og opretholdt i Nidaros ved de kongelige værfter på



Ørene og under Ladehammeren, hvor skibsbyggerne i flere hundrede år havde hovedmålene på *Ormen Lange*.

Fra perioden 995-1263 kendes historien og navnene på 16 storskibe, og af disse er 11 bygget i Nidaros. Den sidste, Skule Jarl's *Langfredag*, bygget 1232-33, var på 36 rum »og stor i forhold dertil« og det største skib, der indtil da var rejst i Norge.

Mange flåder af storskibe 20 og 25 sessere er sejlet ud gennem Trondheimsfjorden forbi Agdenes på vej til begivenheder som slaget ved Svolder, Hjørungavåg og Norefjord, ligesom mange handels- og kolonisationstogter til bl.a. Island og Grønland er udgået herfra. Efter sagaen kom Leif Erikson direkte fra Nidaros og Olav Trygvason, da han på vej til Grønland blev slået ud af kurs, så hans Knarr ramte »Vinland« det nuværende New Foundland i stedet.

»De sidste vikinger«.

Efter kultursammenbruddet ved slutningen af 1300-tallet blev der ikke bygget flere storskibe i Norge, men råsejlsbådstraditionen var sejlivet. Hos kystalmuen fortsatte man helt op i vort århundrede med at bruge råsejlere ved fiskeriet og til vareførsel, og i sidste halvdel af 1800-tallet fik råsejlsbådene en ny stor periode i Nordland og Trøndelag. Fra 1855-85 byggede nordlændingene ca. 52.000 både, og ved Lofotfiskeriet deltog trønderne med de største klinkbyggede råsejlsbåde, der var set siden middelalderen.

Trønderne begyndte så småt at deltage med små fembøringer i Lofotfiskeriet omkr. 1806. I 1860 var driften i fuld gang og kulminerede i perioden 1870-95. Fembøringerne viste sig tidligt at være for små, og man begyndte igen at bygge »storskibe« i Trøndelag, denne gang Lofotbåde, de såkaldte »storbåten« på op til 52 fods længde (16,5 m) med en lastevne på 70-150 tønder eller 1.800-3.000 torsk. Besætningen var som regel på 6 mand. En »vanlig« storbåd var i slutfasen ca. 16 m over stævn og lastede 12-15 tons torsk. Den havde løfting (kahyt) over agterskottet, og på rejserne til og fra Lofoten førte den »Lauparrig« med topråsejl og stagfok. Ved fiskeriet brugtes en mindre mast »flumasten«, der var uden topråsejl og havde et lavere råsejl »flusejlet«. Akkurat som storskibene i middelalderen blev storbådene bygget større og større. En af dem *Sleipner*, bygget 1886 af Ole Sønrik, lastede 1.400 torsk i forrummet alene og målte 7 tønder i bredden i stedet for de sædvanlige 6. Bundbordene var 1½ tomme. En anden storbåd transporterede 100 mennesker ved et bryllup, 16 mand roede. *Hårbergsbåten* var heller ikke nogen »lillegut«. Både den og besætningsmedlemmernes størrelse vakte opsigt overalt, hvor den kom frem i Nordland.

Til sidst blev nogle af Lofotbådene for store, selv for de stærke trøndere, der elskede at sejle store og hurtige både, ligesom i sagatiden.

Den største lofotbåd *Stortjørne* blev et helt folkesagn. Alt på den var »for stort for håndmagt«, og på grund af sin uhåndterlighed ved fiskeriet endte den med at blive solgt som fragtbåd til en handelsmand.

Storbådene blev ikke alene bygget i Åfjorden, det førende bådebygningsdistrikt, men også ved sydsiden af Fosenhalvøen på de gårde, der havde meget skov og lå nær Trondheimsfjorden, f.eks. Brevik i Vamrik, Vikan i Stadsbygd og Føll i Rissa. Man byggede i nærheden af skoven eller hjemme på gården. Der blev lagt tre stokke med passende mellemrum nede på fjorden. På disse blev kølen strakt og gjort fast. Derpå rejstes stævnene, der blev rettet ind og ligeledes gjort fast, og så fulgte opbordingen. Det tog lidt over en måned for en god bådebygger at bygge en Lofotbåd, og der blev næsten arbejdet i døgndrift. Skroget kostede ca. 400 kr., og med rig, sejl, kætting, anker og andet udstyr kom en Lofotbåd op i ca. 1.000 kr.

Af de henved 75 storbåde, der i 70-erne og 80-erne hvert år stævnedes ud forbi Agdenes på vej til Lofoten, var ca. 60 fra Stadsbygd præstegæld. Selve Stadsbygd tegnede sig for ca. 30. Rissa for 16 og Haltvik for ca. 30. Fra hele Trøndelag deltog over 100 både i fiskeriet.

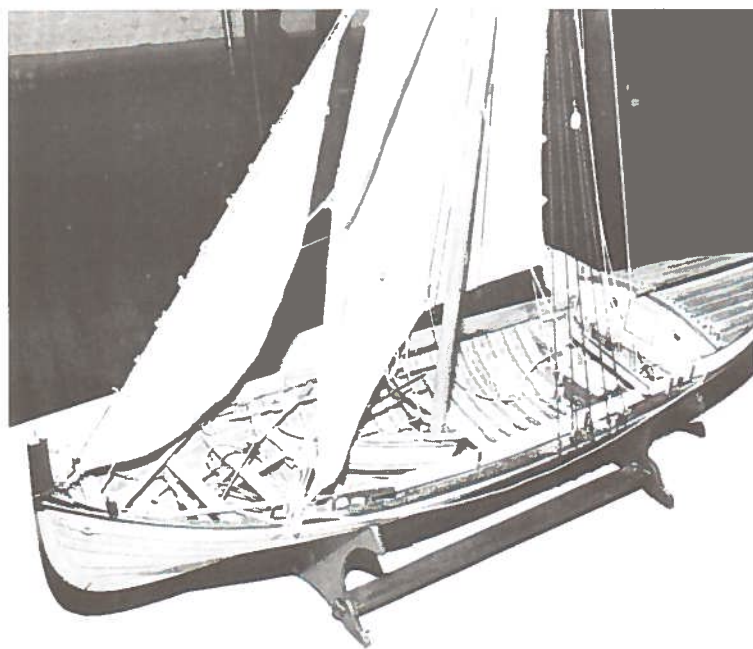
Staværingerne, d.v.s. folkene fra Stadsbygd, var så stærkt repræsenteret, at nordlændingene gerne kaldte alle trønderbåde

for »Staværingsbåde« eller »Staværinger«. Storbådene mindede folk om vikingeskibe, og mange fik navne som *Freia*, *Ragnvald Jarl*, *Skjoldmøen*, *Grimsborken* og *Askimsværen*. Storbådene var sødygtige, stærktbyggede og velsejlende. Efter 1870, hvor 3 mand druknede på vestfjorden, skete der ingen større ulykker med Staværingsflåden, og det gælder både for sejladerne fra og til Lofoten og selve fiskeriet der.

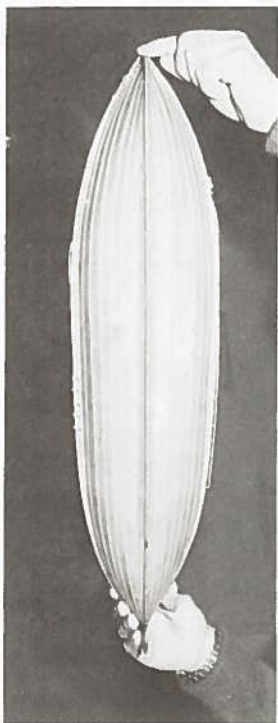
Fiskeriet med disse sidste vikinger ebbede ud lige efter århundredskiftet, så kunne det ikke betale sig længere. De sidste store råsejlere fra Haltviken *Skjoldmøen* og *Ragnvald Jarl* var »ivej« 1906. Så var det også slut for dem.

Begrebet »de sidste vikinger« gik lige så meget på mandskaberne som bådene, og især mange af hovedsmændene er blevet husket af eftertiden. Der er f.eks. folk som Johan Arnt Leinslie, hovedsmand på Lofoten og samtidig en af Stadsbygds fornemste bådebyggere. Johan H. Berg på Rissa, en »hardhund« til at sejle, rolig, støt og myndig, men også et fint og hensynsfuldt menneske, afholdt og respekteret af sin besætning, eller Jacob Åsan, halte Jacob, der blev hovedfiguren i Johan Bojers »Den siste Viking«.

Den navnkundigste af alle storsejlere er formentlig Johannes Skarsvåg fra Frøya. Ingen kunne som han styre en Lofotbåd og få den til at bære sejl i stærk vind. Det gik så støt med styringen, at



Den siste Viking. Model udført i 1935 til Stadsbygd Ungdomslag.
(Foto: Erik Andersen).



Den siste Viking.
Modellens bundform.
(Foto: Erik Andersen).

man næsten ikke kunne se han bevægede roret, men samtidig var han frygtet af sine folk for næsten hensynsløs sejlads i vejr, hvor alle andre, selv store fartøjer og dampere ikke gik ud. Engang på hjemturen fra Lofoten nægtede en af hans folk at være med og gik i land med sin kiste. Det rørte ikke Skarsvåg, og få timer efter kom der telegram om, at han var nået velbeholden frem til Sandnessjøen.

Den Siste Viking

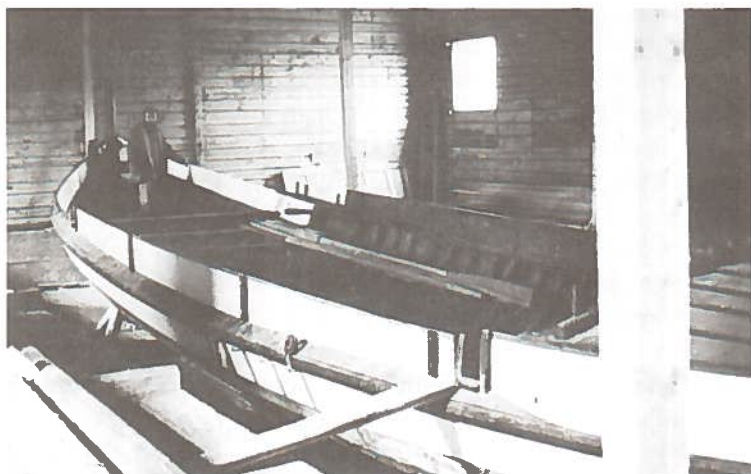
Beslutningen om at bygge *Den Siste Viking* blev taget i 1929 af Stadsbygd ungdomslag, efter at det havde vist sig umuligt at skaffe en fuldgod storbåd til udstillingen og bådmønstringen i anledning af Trondheims 900 års jubilæum.

Det var Johan Bojer, forfatteren til bogen »Den Siste Viking«, romanen om Lofotbådene og deres besætninger, der tog initiativet til at få en Lofotbåd med ved jubilæet.

Stadsbygds mest ansete bådebygger, Johan Arnt Leinslie, skulle have bygget *Vikingen*, men han døde, og Johannes Sæther på Hindrem påtog sig opgaven. Det har været hævdet, at han ikke var særlig erfaren i storbådsbygning, og at *Den Siste Viking* derfor er en replica. Johannes Sæther byggede flere Lofotbåde i 1890-erne, og faderen, den kendte bådebygger Anders Sæther fra Egset i Stadsbygd, må desuden have overleveret ham en del erfaringer i storbådsbyggeri. Hamle op med folk som Johan Arnt Leinslie eller Elias Bjørgan, der byggede over 100 Lofotbåde, kunne han naturligvis ikke, men det må afvises, at *Den Siste Viking* er en replica. Den er derimod en sidste og værdifuld repræsentant for storbådstraditionen i Trøndelag.

Den 78-årige Gabriel Foss på Leinstrand påtog sig det vigtige arbejde at udmåle og sy sejlet.

Båden blev finansieret af Johan Bojer med lidt over halvdelen af de ca. 2.000 kr. den kostede uden rig, og resten kom fra Rissa og Stadsbygd, som dengang var delt i to kommuner. Sejlet blev givet af sejldugsfirmaet foruden en del udstyr. *Vikingen* blev oprigget i »Prestelva« staværingsflådens gamle hovedstation, og ved Sct. Hans 1930 blev den sejlet fra Røberg havn i Stadsbygd til Trondheim. Besætningen bestod af redningsmanden Jens Hafella og flere andre høvedsmænd fra Stadsbygd og Rissa. Af de gamle Lofotkarle bedømtes *Vikingen* til at være en middelstor Lofotbåd på 70-80 tønder. Den målte 15,85 m over stævn. Bredden ved masten var 3,31 m. Mastens totallængde med top 14,32 m. Dens tykkelse ved sejlbeten 19 cm, længere oppe 19,5 cm, og ved draghullet for storsejlsfaldet 10,21 m over mastefoden var den 18,5 cm. Storsejlet målte ca. 8 m i underliget, 8,2 m i sideligene og 5,9 m i overliget. Sejlarealet var ca. 57 m². Dertil kom et topråsejl på ca. 9,5 m². Begge sejl var syet af bomuldsdug.



Den siste Viking i naustet
ved Prestelva sommeren 1977.
(Foto: Erik Andersen).

Efter 1930 fik *Den Siste Viking* en lidt omflakkende tilværelse. Den var under sejl 1932 og 1935. Så stod den til 1954, hvor den blev brugt i forbindelse med teaterstykket *Den Siste Viking*, opført på stranden ved Kvithyll.

I de år gik striden, om det var Rissa eller Stadsbygd, der havde ejendomsretten over båden. Johan Bojer var Risværing. Bygdefolket gik så langt, at de i en årrække stjal den fra hinanden om natten. 1959 var det slut på »mordskabet«, så blev man enige om at holde auktion over båden. Den højstbydende skulle have den, og det blev Stadsbygd ungdomslag, der gik af med sejren.

Efter denne afklaring fik Kr. Kielland, Sjøfartsmuseet i Oslo, lov at optage film med de gamle Lofotkarles manøvrering af båden. Dette stod på indtil 1965, hvor den gamle bygdeskole blev flyttet ned til »Prestelva« og indrettet til naust for *Den Siste Viking*.

Her stod den, da vi i sommeren 1977 kom til Fosen Folkehøjskole i Rissa på en bådopmålingstur. Skolens rektor, Jon Bojer Godal, barnebarn til Johan Bojer, kendt for sin sejlads med fembøring til Island 1974 og sit arbejde med at få skabt klarhed over hvordan de gamle fiskere trimmede, sejlede og manøvrerede deres råsejlsbåde, stillede skolens festsal til rådighed for vores opmåling af *Vikingen's* store råsejl og stod os bi med råd og dåd. Det blev indledningen til et inspirerende samarbejde, og uden megen snak blev vi enige om at prøve at få *Den Siste Viking* under sejl igen.

Den 9. februar 1978 modtog vi brev fra Jon Godal om at man ville forsøge at få *Vikingen* på vandet, bl.a. med henblik på kursusvirksomhed og i løbet af en time havde Anni, Inger, Hans og Bent besluttet at gøre en indsats her. Den 5. april 1978 var de på vej nordover.

Restaureringen.

Turen startede fra Helsingør onsdag den 5. april 1978. Vi var 5, nemlig Inger, Anni, Hans, Bent og et næsten grønt og gult folkevognsrugbrød fra 1960. Hvis bilen havde vidst, hvor meget den skulle slæbe de næste par måneder, havde den sikkert ikke været så frisk og glad ved afgang. Den fik dog også lige lidt betænkeligheder, da vi kom til Helsingborg. Benzinpumpen gjorde oprør, men da den var ordnet, spandt bilen på resten af turen.

Efter en dag i Oslo, hvor vi bl.a. var på Sjøfartsmuseet på Bygdøy for at besigtige en model af *Den Siste Viking*, rejste vi videre til Trondheim. Herfra tog vi færge til den nordlige side af Trondheimsfjorden og nåede fredag om aftenen til Fosen Folkehøjskole i Rissa. Her modtog Jon Godal os med ordene »Velkommen – nu må de da tro på mig« (bygdefolkene i Rissa og Stadsbygd havde indtil da ment, at det var noget utopisk at tro, at 4 danskere ville komme op og restaurere deres båd).

Vi skulle bo på højskolen, mens vi restaurerede *Den Siste Viking*. Lørdag startede vi projektet med en rundtur for at blive præsenteret for vores omgivelser de næste par måneder. Jon Godal var vores guide. Vi lagde ud med en motorbådstur på Trondheimsfjorden. Her var dimensionerne på landskabet jo noget anderledes end i Øresund, – høje fjelde og 531 m til bunden af fjorden. Det gjorde os ganske tavse et øjeblik.

Det trønderske landskab er meget blødt og rundt med god landbrugsjord, men storheden i billedet gik først op for os, da vi nærmede os den modsatte side af fjoden og opdagede, at de små prikker vi kunne se, var huse og gårde. Om eftermiddagen tog vi rundt i bygden for at finde riggen og topsejlet, som stadig eksisterede fra sidst båden var ude at sejle i 1965. Sammen med rigdelene fik vi mange gode råd, som dog måtte gå via Jon for at blive oversat til et sprog, vi kunne forstå. Trøndersk var, bortset fra samisk, den norske dialekt, vi havde vanskeligst ved at forstå.

De fleste folk, vi talte med, fik stadig glødende øjne ved at fortælle skrøner fra deres fædres tid, hvor det virkelig var en manddomsprøve at fiske på Lofoten med storbåd om vinteren, så med *Den Siste Viking* var de virkelig på hjemmebane – lokalhistorisk set.

Bådens størrelse blev vi først rigtig klar over, da vi ankom til Stadsbygd museumsnaust. Her mødte vi det 50½ fod lange, åbne fartøj, og sendte en venlig tanke både til *Ormen Lange* og til lillebror – vores Nordlandsbåd hjemme i Roskilde.

Naustet, båden stod i, var den gamle bygdeskole, som var flyttet ned til Præsteelven. Her havde man tidligere sat storbådene på land og i naust, når de ikke var på Lofotfiskeri.

Dagen efter denne rundtur i bygden gik vi så igang med arbejdet på båden, og de kommende uger var vi i konstant aktivitet med



Hans passer første del af stråkølen til.

(Foto: Inger Wagner).

henblik på at blive klar til søsætning ved næste springflod. Placeringen af naustet ved Præsteelven har nemlig den hage, at *Vikingen* kun kunne søsættes og komme ud af elven ved ekstremt højvande, og dette krævede fuldmåne og springflod.

Det var nok at tage fat på, da det var længe siden båden sidst havde været på vandet. Bl.a. var stråkølen ødelagt ved grundstødning, inden den blev sat i hus sidst. Vi gik på med krum hals, skrabede, rensede op, gik alle klinker efter, satte vandlinie af, malede og tjærede, samtidig med reparationerne. Da vi skulle sætte stråkøl under, forbavsende bådens størrelse os igen. Vi troede, at vi kunne løfte den med løftestang, men måtte i stedet, for at få den hævet, slå den op med kiler.

Stråkølen af 3,5" × 8" aspe træ i en samlet længde på 14,5 m blev hugget til med økse og bredbil, da elektricitet ikke fandtes på stedet. Bredbilen viste sig at være en meget fin arbejdskammerat. Den kunne virkelig fjerne materiale og med lidt øvelse, krævedes der forbavsende lidt tilpasning med høvl bagefter. I selve kølen var en del udlusning nødvendig. Desuden satte vi lus i vaterbordene og nogle blyplader i de nederste bordhalse. Når vi ved mørkets frembrud vendte tilbage til højskolen, fordrev vi aftenerne med smedning af kramper til hæfte af stråkølen, opmåling til ny rig og splejsning af denne, reparation af sejl (som var syet i 1929) og barkning af disse. Vi fik en god del hjælp med arbejdet af Thorbjørn, Åse og Audun (højskoleelever) samt Harald (fra Colin Archer No. 1 – som holdt sin vinterferie hos os) og de øvrige elever på Fosen Folkehøjskole var aldrig bange for at give et nap med, hvis vi manglede hænder.

Ind imellem alt arbejdet nåede vi at se en film om de to Åfjordsfembøringer *Ørn* og *Ravn*, som i 1974 sejlede fra Norge til Island

Bent sætter lus i
vaterbordet.
(Foto: Inger Wagner).



i anledning af 1100-års jubilæet dér, samt lysbilleder fra det netop overståede Lofotfiskeri med højskolens fembøring *Munin*, hvor nogle af højskoleeleverne havde deltaget. Dette viste os, at der virkelig var muligheder i disse både og vi fik endnu mere blod på tanden for at blive færdige og komme ud at sejle.

Tiden løb og det var lange arbejdsdage. Hver aften, når vi var gået til køjs, forsøgte Bent at læse højt for os af Johan Bojers bog *Den Siste Viking*, og hver aften måtte han indstille læsningen efter få minutter, når vores snorken overdøvede hans stemme. På denne måde nåede vi kun at få læst 1 kapitel af den ellers meget spændende bog.

Efterhånden kunne vi se, at det var muligt for os at blive færdige til søsætning ved næste fuldmåne, hvis vi da ikke fik helt uforudsete forhindringer. – Men det gjorde vi –. Forhindringerne kom fra en side, som vi ikke i vores vildeste fantasi havde forestillet os. Den gamle bygdefejde mellem Rissa og Stadsbygd blussede op igen. Årsagen var, at istandsættelse og søsætning af *Vikingen* kunne opfattes som et kupforsøg fra Risværingernes side, da højskolen ligger i Rissa. Staværingerne måtte forsvare sig og diplomati blev hurtigt opgivet, da vi nu var nået temmelig langt med istandsættelsen af båden. Der var da ikke andet at gøre end at gå over til håndgribeligheder. Resultatet af denne tankegang var, at da vi dagen før søsætningen kom ud til naustet, var bådens ror fjernet. Da dette ikke fik os til at indstille arbejdet, mødte der os på dagen for søsætningen et kedeligt syn, da vi kom til naustet: 12 huller i skroget under vandlinien, en planke flækket med øksehug og en del malerarbejde ødelagt med tjære og grus. Efter nogen måben og forvirring i vores neutrale lejr uden kendskab til ven eller fjende, besluttede vi, at vi ikke ville forlade *Vikingen* før den

var søsat, for ikke at forvirre flere sjæle. Altså bosatte vi os i naustet og gik i gang med at udbedre skaderne, mens lensmanden prøvede at finde de undegravende elementer. Efter taksering af skaden samt efter hjælp fra en bøsse vandfast lim, træpropper, maling og tjære var vi klar til søsætning et par dage senere. Søsætningsdagen blev festlig. Båden blev efter gammel tradition *båret* ud af naustet og sat på søen. Dette foregik i takt til en gammel sang, som i dette tilfælde blev sunget af fylkesordføreren (amtsborgmesteren) Kristoffer Rein, som sammen med *Vikingen* og os blev båret fra naustet ud i vandet af bygdens befolkning og højskolens elever. Her var det tæt ved, at vore beskidte hvide kedeldragter fik et svagt rødmende skær, og i dette øjeblik var alt om hærværk glemt.

Vi lagde *Vikingen* i Præsteelven for at se hvor meget vand den havde lyst til at tage. Dette var ret spændende, især fordi vi kækt havde erklæret, at den første nat efter søsætningen ville vi sove ombord på båden; (det plejede vi jo at slippe nogenlunde heldigt fra på vores hjemlige Nordlandsbåd). Det var da heller ikke meget vand den tog efter det lange ophold på land. Samme nat kl.



Anni og Harald slår
blyplader på.
(Foto: Inger Wagner).

Inger og Anni er lige blevet færdige med at påsmøre bundpatent.



01⁰⁰ ved højvande skulle vi ro *Vikingen* ud af Præsteelven og de ca. 2 sømil til den nærmeste havn – Røberg. Så i måneskin, med is på tovværk og bundvand, fik vi vores første prøve med årer af den størrelse. Det var koldt og vi skulle hive godt for at holde varmen. Der skulle virkelig slides ved de 6 årer for at få den store, endnu ikke ballastede båd til at flytte sig, men efter nogle timers kamp mod strøm og afdrift, nåede vi Røberg havn, hvor vi som lovet overnattede ombord på *Vikingen*. Vi har senere prøvet at ro båden med to mand på hver af de 6 årer og farten blev 1,5 knob på fladt vand, dog over 8 timer.

Endelig holdt vi vores første fridag, hvor vi var på bytur – turisttur i Trondheim – en meget smuk gammel by. Da vi om aftenen vendte tilbage til nordsiden af Trondheimsfjorden blev vi mødt med det glædelige budskab, at roret til *Vikingen* var fundet i en grøft et godt stykke inde i landet. Vi hentede det og havde så den gode nyhed med tilbage til højskolen.

Nu begyndte arbejdet med at ballaste og rigge op. Da vi skulle igang med at samle sten til ballast viste det sig, at en af fiskerne kunne huske hvor stenene fra sidste sejltur i 1965 var blevet lagt op på stranden. (Disse sten skal være forholdsvis runde, så de ved en evt. kuldsejling nemt triller ud af båden). Det sparede os for en del arbejde, da runde sten ellers ikke var lette at finde i nærheden af havnen. De gamle ballaststen blev hentet med hjælp fra Stadsbygd ungdomslag + en traktor. Nede på molen havde vi en vægt, hvor vi vejede stenene, hvorefter vi på en stige og et par brædder slidskede dem de ca. 5 m ned i båden. Her landede de i en halm-

balle. På den måde fik vi lagt 3.000 kg sten i maven på *Vikingen*. Arbejdet blev dog lettere, da strømmen vendte og vandet steg (tidevand ca. 2,5-3,0 m), så vi ikke havde så langt ned til båden.

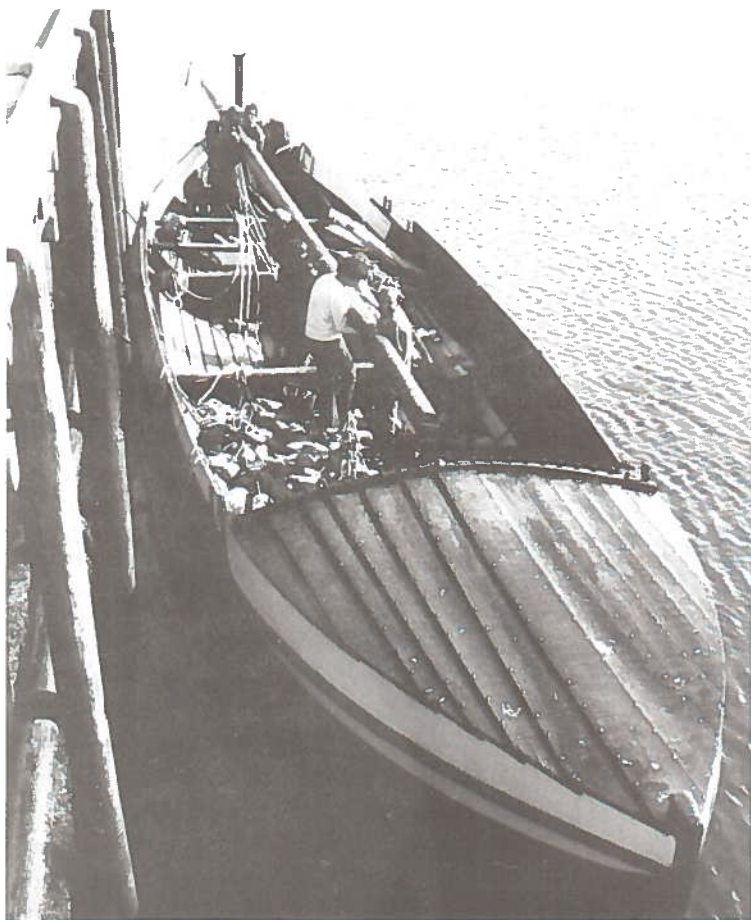
Da dette arbejde var overstået, manglede vi kun at gøre riggen færdig og at rejse masten. Masterejsningen havde nær taget vejret fra os. Masten er 14,32 m lang og den skulle rejses alene ved hjælp af vant og stag, så vi og vore hjælpere måtte alle spytte i næverne og hale med, før det lykkedes at få den rejst.

Hermed var strabadserne til ende og vi var nu ved at være klar til at tage ud at sejle og lære båden at kende på søen.

Under sejl igen.

Vikingen skuffede ikke vores forventninger. Allerede de første prøvesejladser viste klart, at vi havde at gøre med et meget velsejlende og avanceret fartøj – en ekspertbåd, det ville kræve mange sejltimer at komme på »højde« med.

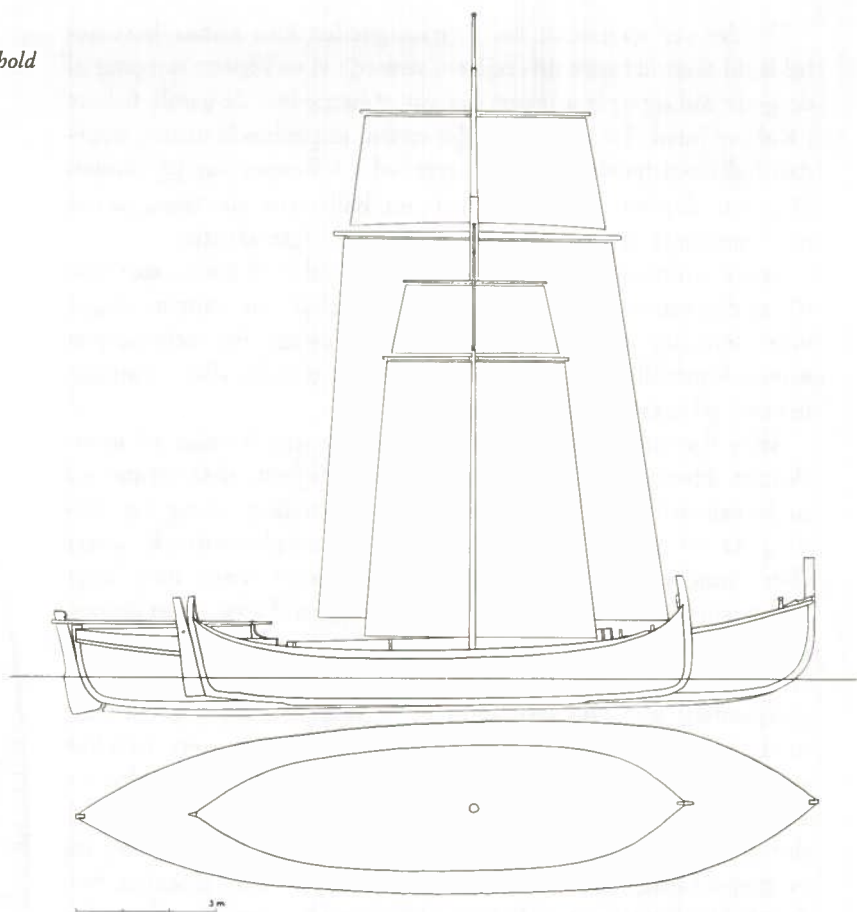
De videre sejladser denne og de to følgende somre har tilfulde bekræftet dette første indtryk.



Den siste Viking i Røberg havn. Masten er klar til at blive rejst.

(Foto: Inger Wagner).

Vikingskibshallens nord-
landsættring Rana set i forhold
til trønderstorbåden Den
siste Viking. Tegnet af
Bent Andersen.



Meget af tiden har *Den Siste Viking* været brugt til kursusvirksomhed, enten af Fosen Folkehøjskole i Rissa eller andre interesserede grupper. På disse sejlkurser, hvor vi har været med som hovedsmænd eller mandskab, og ved bådelaugets »private« sejlads med båden iøvrigt, er mange værdifulde erfaringer blevet gjort. Sammenholdt med hvad vi sideløbende har lært af sejladserne med åfjordsfembøringerne *Munin* og *Nyorm* og nordlandsættringen *Rana*, gør disse erfaringer det nu muligt at sige noget virkeligt sikkert om de egentlige vikingskibes sejlevne, deres skrog og rigtekniske udvikling og den dermed forbundne ballast og fintrimningsteknik.

Vores bestræbelser denne første sommer kom, særlig i starten, til at dreje sig meget om det sidste. Hvordan skulle *Vikingen* være »sett«? På hvilken amning skulle den ligge for at balancere og sejle bedst mulig bidevind såvel som rum vind? Hvordan skulle ballasten og det øvrige løsøre, kisterne, vandtønden, skibsbåden m.v. placeres for at opnå dette samtidig med den størst mulige sødygtighed, vageevne og krængningsstabilitet?

Da det var spørgsmål, der i virkeligheden kun kunne besvares fuldt ud efter længere tids sejlads, støttede vi os i første omgang til de gode råd og oplysninger, der var at hente hos de gamle fiskere i Røberg havn. De kunne nemlig endnu nogenlunde huske, hvordan ballasten havde været placeret sidst *Vikingen* var på vandet. Dog var der en del usikkerhed om ballastens størrelse, særlig med hensyn til, hvor meget der skulle være i agterskottet.

Først sommeren 79 var vores fortrolighed med båden stor nok til, at det var muligt at bringe den i virkeligt fint sejltrim. Fig. a viser, hvordan alt i båden da må være anbragt. For nemmere at kunne kontrollere og justere trimmet, er der nu afsat amningsmærker på stævnene.

Selve fintrimningen foregår ved at flytte sten fra eller til agterskottet. Herved ændres amning og styrlastighed, altså formen på undervandsskroget og dermed balancen mellem skrog og sejlplan. Dette giver sig udslag i større eller mindre rortryk, større eller mindre læ- eller lugverrighed. Takket være den lange »vægtarm« mellem skibets samlede tyngepunkt og agterskottet, skal der kun flyttes få sten her for at opnå en mærkbar ændring af trimmet. Perfekt sejltrim er til stede, når båden med rorkulten (rorpinden) liggende midtskibs i rorgrinden, holder stabil kurs med en svag tendens til lugverrighed. Dette må være tilfældet uanset vindstyrke, altså let ror og balance uanset vindstyrke. En storbåd, der blev stærkt lugverrig ved øgende vind, d.v.s. en båd, der krævede forskellig ballasttrim ved forskellig vindstyrke, var en meget farlig sag og blev før i tiden betragtet som kassabel, hvis fejlen ikke kunne rettes. Mastens hældning har også betydning for balancen. En gammel regel siger, at den skal stå vinkelret på vandlinien.

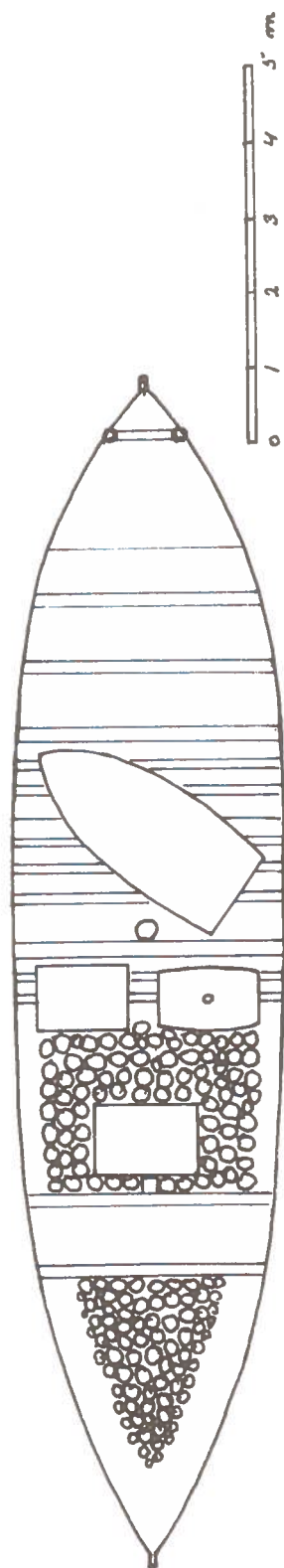
Medens vi hyggede os med disse »vægtstangsproblemer« og iøvrigt nød sejladsen i fulde drag sammen med eleverne fra højskolen, blev det klart, at det 50 år gamle storsejl ikke kunne holde i hård vind mere, det var blevet for mørt. Det var tydeligvis syet af en meget dygtig sejlmager, der havde behersket alle den gamle traditions finesser fuldt ud.

Når det store, rødbrune sejl »stod bidevind«, var det et meget smukt syn med indskårne, elegant kurvede sidelig og underlig.

Året før var der blevet foretaget en nøjagtig opmåling af det, og udfra denne blev et nyt sejl syet og leveret i foråret 1979.

»Vikingen«s sejlegenskaber.

Under arbejdet med at bringe *Vikingen* i den bedst mulige balance, har fembøringen *Munin* fungeret som en glimrende »sparingspartner«. De to både har ofte været på længere ture sammen, så der har været rig anledning til direkte at sammenligne deres sejlegenskaber, og dermed få rede på, hvad der sker rent



Den siste Viking *under sejl*
med besætning og 65 skole-
elever ombord.



fartmæssigt med disse »sidste vikinger«, når vandlinielængden vokser. I dette tilfælde fra 40-50 fod.

Det har vist sig, at farten øger ved alle vinkler til vinden, men mest markant i området fra halvvind til bidevind. Her er fartforskellen »når det frisker« virkelig stor. *Vikingen* ligger knapt så tæt til vinden som *Munin*, men når et kryds er udsejlet, har den alligevel vundet højde og distance i forhold til denne idet den simpelthen sejler sig op på sin større fart (mindre afdrift). Er vinden samtidig frisk brise til »liten kuling«, ja, så er det »moro« at være med ombord, når Norges sidste storbåd sejler »højeste gang« eller halvbordsvind. Det kan ikke beskrives, – det skal opleves!

I et »kontrolleret« tilfælde sommeren 1980, blev 35 sømil tilbagelagt på 3½ time, det meste af tiden på halvvind eller rum bidevind. Da vinden først begyndte at friske for alvor en times tid efter starten, har der i perioder været sejlet meget stærkt, 14-15 knob antagelig. Topsejlet måtte ned og en overgang blev det også nødvendigt med et reb i storsejlet. Ved et par tidligere lejligheder har der været sejlet endnu hårdere med *Vikingen*, men her har hverken tid eller distance været kendt nøjagtigt.

I modsætning til *Munin* har den endnu ikke været prøvet i virkelig stor havsø, men erfaringerne med fembøringerne tyder på, at vi her har en stor oplevelse til gode. Den lange tungsø er uden tvivl *Vikingens* rette element. De par gange den lige har fået lov at stikke næsen ud i det åbne og møde den, har det været en fryd at opleve bådens slangeagtige, skælvende bevægelser og ubesværede fart gennem vandet.

AKSEL SANDEMOSE:

Marstal-Skonnerterne under Labrador

– med en indledning
ved Ole Crumlin-Pedersen.

*Hans sømandstid varede halvvandet år, men gav
ham stof til et livs digtning –*

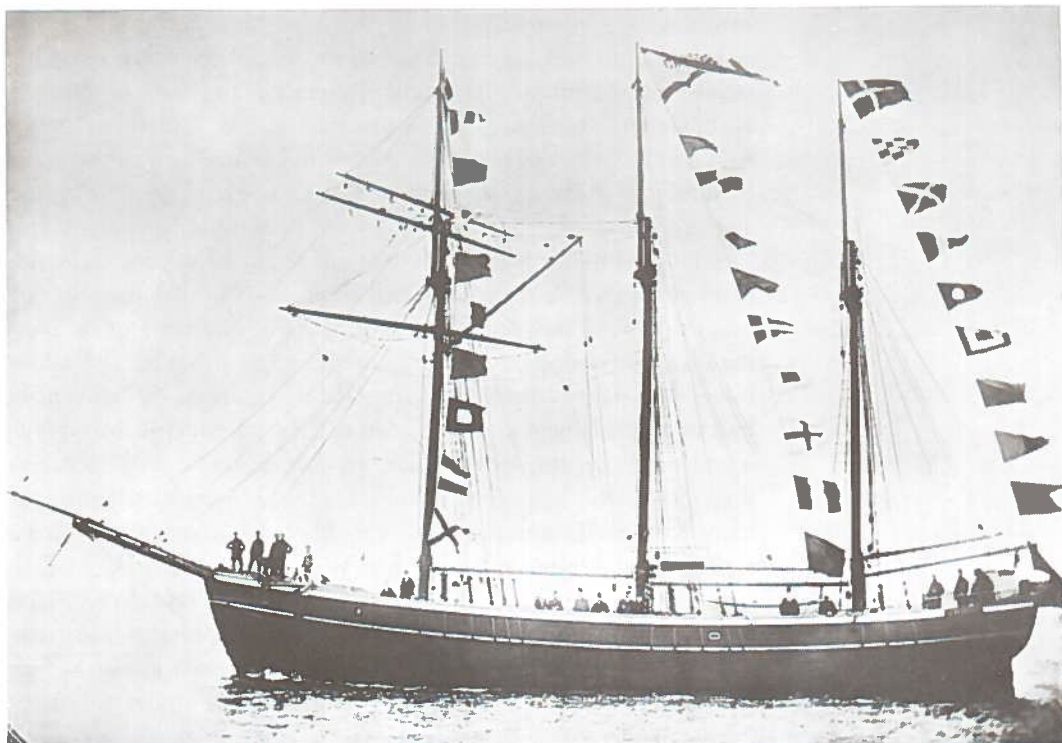
Johannes Væth 1975

Da den 16-årige Aksel Nielsen fra Nykøbing Mors den 21. maj 1916 i København påmønstrede som jungmand på skonnerten *Katrine* af Marstal, havde han allerede gjort sine første erfaringer med livet til søs. Nogle måneder før var han stået ud fra Ålborg som kokkedreng på skonnertbriggen *Ragnar* af Gefle – på sin første rejse, som han kom til at opleve som et mareridt ombord på en flydende ligkiste, sejlet af søfolk for hvem brændevin og brutalitet var et uundværligt krydderi på hverdagen. Så var forholdene alligevel bedre på *Katrine*, hvor kaptajnen var ædruelig, maden god og disciplinen tålelig. Rejsen gik til Island og retur til København, så tilbage til Vestmannaøerne og videre til Newfoundland. Undervejs voksede Aksels uvilje mod sølivets tvungne forhold sig trods alt alligevel så stærk, at han den 29. oktober 1916 rømte fra skibet på øen Fogo ved Newfoundlands kyst. Det blev en skæbnedag for ham, hvor samvittighedskvalerne ved dette brud på søens love blandedes med frygten for at blive opsporet og bragt tilbage til skibet. Men til sidst afsejlede *Katrine* – uden jungmanden ombord, og Aksel tog arbejde nogle måneder i en skovhuggerlejr på hovedøen Newfoundland. I januar 1917 stævnedes han imidlertid hjemover igen, denne gang påmønstret som jungmand på topsejlskonneren *Chr. H. Rasmussen* af Marstal. Dermed fuldførte han den sejlads Danmark-Newfoundland-Spanien/Portugal-Danmark, som var klipfiskefartens traditionelle trekantsrute. Undervejs nåede han at stifte grundigt bekendtskab med det brogede liv i de spanske og portugisiske havnebyer, inden han via Færøerne kom hjem til Danmark igen. Her afmønstrede Aksel Nielsen i sensommeren 1917 med 80 kr. på lommen – og med sindet fyldt af indtryk, hvoraf han senere under forfatternavnet Sandemose øste resten af sit liv.

Sømanden var gået i land. Undervejs var hans iagttagelsesevne blevet skærpet, og han havde opøvet formuleringens kunst i dagbogens reportageform. Snart vidste han med sig selv, at han måtte skrive. I foråret 1919 gik han for første gang til et forlag med manuskript til en roman – og blev afvist. Han prøvede forgæves kræfter med en slægtsroman, gik på studenterkursus, læste Sigbjørn Obstfelder – og oplevede den voldsomme arbejdsløshed og sociale nød, der bredte sig i kølvandet på verdenskrigens afslutning. I 1921 var han blevet gift og snart derefter far til et par tvillingepiger. For at skaffe brød til familiens underhold måtte han sælge ud af sine bøger, og en femmer, fundet i en rendesten, måtte til for at redde familiens julemiddag i 1924.

Forinden havde han dog haft sin debut som forfatter. Omkring nytår 1923 fik Johs. V. Jensen øje på den unge forfatterspire og trykte nogle noveller af ham i sit tidsskrift »Forum«, og med støtte og inspiration herfra skrev Sandemose i 1923 »Fortællinger fra Labrador« og fik disse udgivet som sin egentlige debut på bogmarkedet. At bogen, der var tilegnet den fisker, som havde hjulpet ham efter rømningen på Fogo, ikke kom til at hedde »Fortællinger fra Newfoundland« skyldtes direkte Johs. V. Jensens mellemkomst. Sandemose havde fået opfordring til at samle disse modstykker til mesterens Himmerlandshistorier med ordene

Tre-mast skonnerten Chr. H. Rasmussen som ny 1903 i Marstal. I efteråret 1926 forsvandt skonnerten på rejse fra Cadiz til New Foundland. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.



Aksel Sandemose, til højre,
og skibskammeraten Carlsson
fotograferet i Rønne april
1916. Sandemose var i marts
på mønstret skonnertbriggen
Ragnar af Gefle. Under op-
holdet i Rønne stjal yngste-
manden alt Sandemoses tøj.
Udlånt af Johannes Væth,
Nærum.



»men med Labrador i, det er en ny Klang, en ny Religion, selv for engelske Læsere«.

Når vi i dag læser Sandemoses romaner og noveller, må vi ikke tage deres mange beskrivelser fra sejlskibene som udtryk for, hvordan livet ombord på disse udfoldede sig i det daglige. Forfatteren har først og fremmest interesseret sig for dette miljøes muligheder som dramatisk ramme om menneskeskæbner – og som sådan opnåede han en langt større intensitet end mere traditionelle sømandsforfattere. Men Sandemose skrev dog ind imellem nogle afsnit af mere beskrivende karakter, som nok giver en mere »sand« beretning om, hvordan det oplevedes at være sejlskibssømand på Atlanten for 65 år siden, end de fleste erindringsopteg-

nelser, nedfældet mange årtier efter. En sådan beskrivelse fik han trykt i Berlingske Tidendes søndagsnummer for den 6. april 1924, fem måneder efter udgivelsen af »Fortællinger fra Labrador«. Artiklen var knyttet til denne bog gennem titelvalget: »Marstal-Skonnerterne under Labrador«, – uanset at den byggede på hans egne oplevelser fra Newfoundland, hvor han efter afsejlingen fra St. John's under stormvejr blev ramt af stykker af skibsjollen, der var splintret af søen, og hvor også skibets redningsbåd, dækshus og rat blev knust. Som Sandemose skriver, var dette ingen undtagelse, og mange skibe forsvandt sporløst – således også i 1926 det skib, *Chr. H. Rasmussen*, der i 1917 bragte Sandemose tilbage til Danmark.

Aksel Sandemose tog ikke selv ud at sejle igen, men han havde endnu en lang vej at gå, inden hans forfatterbane lå fast. Der var god brug for de penge, han kunne tjene, men skriveriet gav ikke meget, – »Jeg oplevede to Dage, da jeg ikke kunde skaffe Børnene Mad. Det maa ikke saa gerne komme igen –«. Og det gjorde det da heller ikke, for lige efter nytår 1925 fik han arbejde – som kustode på Glyptoteket. Her var mulighed for en fast stilling – en mulighed, som Sandemose heldigvis ikke udnyttede i det lange løb.

Artiklen »Marstal-Skonnerterne under Labrador« gengives her i sin helhed. Den er et memento for de søndagssejlere, der ellers kunne forfalde til romantiske forestillinger om tilværelsen ombord på skibe som de endnu eksisterende Newfoundlandskonnerter *Aktiv*, *Bonavista* og *Fulton*, dengang disse deltog i klipfiskefarten, den sidste rest af den egentlige sejskibstid for danske skibe på verdenshavene.

Marstal-Skonnerterne under Labrador

Traditionen binder ofte en Bys eller et gammelt Rederis Skibe til bestemte Ruter, hvor de har vundet Hævd paa Fragterne og en uskreven første Ret til dem. Saaledes vil man nu i disse Dage i næsten alle Havne paa Newfoundland og Labradorkysten træffe Skonnerter fra Marstal. De tager sig klodsede og firkantede ud i Sammenligning med de vævre Skibe, som har hjemme dér paa Kysterne, og som røber en Nation, der alene lever af Havet, en Søkultur, der har faaet sit Udtryk i den maagelignende Nova-Scotia-Skonnert. De og Skibene fra Marstal er ene om at fragte Tørfisk til Middelhavslandene, kun rent undtagelsesvis ses andre Skibe paa Ruten. For Manden, der kun har gjort Turen over Atlanten med Oceanflyverne, hele flydende Byer, og véd, at en saa-

dan Rejse kan være haard nok, er det vanskeligt at fatte, at disse Smaaskuder paa omkring 100 Register Tons, paa Størrelse med de Fartøjer, der afventer Magsvejr for at sejle Grus fra Samsø til Aarhus, kan gøre Rejserne oppe fra det halvarktiske Amerika til Gibraltar og tilbage Aar efter Aar, Vinter efter Vinter. Mere fatteligt bliver det dog, naar man erindrer, hvordan vore Forfædre foer til Havs fra Island til Grønland og Vinland i aabne Baade med et enkelt Sejl og en Aare ud fra Siden som Ror. Men den, der har gjort Turen med en lille Sletskonnert fra Labrador-kysten til Lissabon, vil ogsaa kunne danne sig et Begreb om, hvad de Gamle har døjet. Hvor drevne Søfolk de end har været – i Uger har de siddet i Vand til Halsen og alene paa Skibets opragende Sider kunnet se, om de var inden eller udenbords. Og man kommer til at beundre Sagamændenes stoiske Tavshed om den vanvittigt rivende Gigt, der lige fra Ungdomsaarene har redet disse Søfarere, man faar rent ud sagt en Mistanke om, at Skribenterne ikke selv har været plaget af den paa Grund af, at de ikke var med, ellers skulde man sikkert i Sagaen finde fæle Gigtbeskrivelser, men at der ingen er, beviser, at den, som ikke har set noget, bedre end andre véd, hvad der er værd at snakke om.

Om Høsten, naar Torskefiskeriet under Labrador er til Ende, søger Marstalskonnerterne til Newfoundland. Da er Foraarsfangsten oftest færdig til Eksport, men Indladningen tager Tid, tit gaar Skibet til flere Smaahavne, før der er fuld Ladning. Der maa altid regnes med fem-seks Ugers Ladetid, og først fra December til hen i Februar stikker Fartøjerne ud med Kurs imod Sydøst.

Rejsen forløber nogenlunde ens for dem alle. Kommen lidt fra Kysten gribes de af Nordveststormen og bjerger Sejl, hvorefter Sejladsen fortsættes mere lig et Mareridt end noget andet. Den halve Tid ligger Skuden begravet i Vand, og en Stank som fra en Destruktionsanstalt er i Kahyt og Lukaf, hvortil man har lukket tæt, men op og ned skal man jo, hvorved der kommer en Aabning, og overraskes man i et saadant Øjeblik af en Sø, betyder det en Alen Vand i Lukaf'et. Det siger Pjask og Svup, naar man lægger sig i den drivvaade Køje, Stanken er usigelig slem, brygget sammen af Tjære, Olie, Tovværk, Maling, Lampe, Aande og Tobak foruden den lumre Os fra daarligt tørret Fisk, der ligger i Lasten bag en tynd Bræddevæg. Heldigvis er de fleste søstærke, naar de stilles overfor denne Tur, ellers døde de. En dyb Nedtrykthed tager Folkene, de længes sygt efter Køjen, som er god og rar i Modsætning til det vaade og mørke Dødsrige paa Dækket, de kryber sammen som Kugler inde i den og gør sig det hyggeligt med Piben, mens de skiftevis staar paa Hovedet, Benene eller en Albue, eftersom Skibet sætter sig i Søen eller krænger, og Søerne slaar ind paa Køjens Yderklædning, som var det Skud fra en Jætte, der i Stedet for Pile har pommerske Bjælker paa sin Bue.

Ovenover den Hvilende risler Vandet enslydende som en Vugge-
vise, men nu og da bryder en Syndflod ind over Fartøjet, og
Manden i Køjen godter sig – paa Lyden af Vandet og med sit
Kendskab til Skibets Klage véd han, at nu er Fartøjet knuget ned,
som bar det den dobbelte Last, og at hans Kammerater ruller
skamslaaede og mere døde end levende om i Vandmasserne der-
oppe – godt at være i Køjen!

Ind til Gibraltar naaer de kun i sjældne Undtagelsestilfælde
uden Havari. Den Redningsbaad, som Søloven befaler skal være
om Bord, er i ni af ti Tilfælde knust, længe før de naaer Havn og
er kun til Ulykke, da den oftest smadrer alt på sin Vej, naar den
er slaet itu og jager om paa Dækket, uden at nogen har saa lidt
Lyst til fortsat at leve, at han vover at nærme sig Stumperne. Man
aander befriet op, naar den sidste Planke af den har knust saa
megen Skanseklædning, at den slipper i Søen. I Tilfælde af Forlis
vil Baaden ikke savnes. At gaa i den paa Atlanten i Januar, er kun
at skaffe sig en hel Del overflødig Bryderi før Enden.

I Reglen gaar meget mere i Løbet, ikke sjældent et Menneske.
Men saa en Morgen, man kommer paa Dækket og endnu i Tanken
har et Billede af Skibet, som det Dagen forud laa iset ned i den
graa Grødis, der kommer af Havvand, ser man, uden rigtigt at
fatte det, hvordan Rigningen staar sort og ren. Kun et enkelt Is-
bjerg viser endnu sine døde Tinder i Nordvest. En Sø brækker
tæt ved Skibets Side, man jager til at lukke efter sig og sætter i
Spring, men for sent, Søen tordner ned over Flygtningen. Alle-
rede før den tager ham, føler han sig grebet som af en Jernklo om
Hjertet ved Tanken om det iskolde Bad, er i næste Nu begravet i
Bølgen ...

Til Akkompagnement af Rorgængerens drillende Latter kom-
mer han paa Benene helt henne agter og ser dumt paa Vandet, som
er ved at løbe af Dækket. Det var varmt!

Den Oplevelse huskes, til han dør. De er om Natten gaaet fra
den dødsens kolde Polarstrøm ind i Golfen ...

Skibene, som uden at se andet end oprørt Sø og den truende,
lukkede Himmel, ikke Røg fra en Damper, ikke en Sejlers Rig-
ning, er gaaet over det vinterlige Hav, drives af taagede Byger ind
under Portugals Kyst. Smaa dansende Sardindampere dukker
frem, Regnen falder mildt som ved Sommertid i Danmark og far-
ver Sejlene sorte, Havet er friskt og blaat, frister til Bad, Søen
ler, og Hajfinner striber Bølgen.

Da er Tummelen der nordude glemt, Sømanden gaar i Land til
kuløjede Kvinder, som er en flatterende Baggrund for Drømmen
om det nordiske Foraar med danske Piger. Han drikker Vin, der
koster ham en ranet Klipfisk pr. Spandfuld, han vegeterer og gør
sig Livet rart.

Nødrat på topsejlsskonnerten
Noah af Marstal under salt-
og klipfiskefart i Nordatlanten
1919.

(Foto: Roland Mengelberg).



De lange Sommerdage gaar det nordover med en Last Salt til
Labrador igen ...

Litteratur:

Ole Crumlin-Pedersen: *Mit skib skal hedde Fulton! Mennesker omkring et Marstal-skib i tiden omkring 1. verdenskrig.* Det skabende menneske, bd. 2, s. 97-122. Festskrift til P.V. Glob, København 1981.

F. Holm-Petersen: *Langfarere fra Marstal.* Norderstedt 1974.

Carl-Erik Nordberg: *Sandemose. En biografi.* København 1967.

Johannes Væth: *På sporet af Sandemose.* Nykøbing Mors 1975.

Fra hjuldamper til tremastet sejlskonnert

– et dansk passagerskibs historie

På højeste niveau i det danske administrationssystem førtes i årene 1816-1819 en større meningsudveksling om indførsel af dampskibe til forbedring af passagerbefordringen indenfor det danske monarkis grænser.

De berørte instanser var »General Toldkammer og Commerce Collegium« (herefter kaldet Commerce Collegiet) og »General Post Direktionen« (herefter kaldet Postvæsenet). Imellem disse herskede en del uenighed, idet den førstnævnte instans havde et positivt syn på »vigtigheden og gavnligheden af dampfartøjer opfindelse og anvendelse i sejladsen«, og derfor anså det for pligt at yde den eller de der ville anvende »talent og formue på at delag-tiggøre fædrelandet i denne opfindelse« enhver mulig hjælp.

Postvæsenet frygtede derimod for den skade det nye transportmiddel kunne få på det bestående post- og kommunikations-system, især var man bange for følgerne ved færgeoverfarterne. Desuden udtrykte man bekymring for den skade dampfartøjernes »heftige og brusende bevægelse på og under vandet« ville have på fiskeriet.

Frederik den sjette, der som enevældig konge, havde det afgørende ord i sagen, lyttede mest til Commerce Collegiets argumenter, og gav derfor rettigheder og lempelser i forholdet til de offentlige myndigheder for det første dampskib, således fik det eneret på dampskibssejlads mellem København på den ene side og Slesvig – Holsten (begrænset til Neustadt mod øst og Flensborg mod nord, begge disse byer var dog undtaget) på den anden side¹.

Da det første dampskib – *Caledonia* – kom i fart foråret 1819, levede det godt op til de forventninger, som Commerce Collegiet havde stillet til det og havde ikke haft de frygtelige virkninger som Postvæsenet havde fremmanet. Samtidig viste dampskibet i sin daglige drift en sådan regularitet, at andre begyndte at fatte interesse for fænomenet. I 1822 modtog kongen en skrivelse fra skibsfører Mathias Büring Low, der anmodede om 10 års eneret på dampskibsfart mellem København og en havn i Østersøen øst for Kiel.

Ansøgningen blev videregivet til Commerce Collegiet, der anmodede Postvæsenet om en udtalelse. Trods den forløbne tid, havde Postvæsenet ikke ændret indstilling, man var fortsat negativt stemt overfor dampskibsfart. Commerce Collegiet havde heller ikke ændret indstilling og anbefalede overfor kongen, at Low fik tilsagn om lempelser i den daglige drift og toldfri indførsel af skib og materiel, og det fik han ².

Da Low således ikke opnåede den attræde eneret fra dansk side, ansøgte han Lübecks Senat om begunstigelser for den påtænkte rute, og det fik han. 10 års lempelser i afgifter og fritagelse for brug af lods på Travefloden ³.

Postvæsenet fik travlt, da disse tilsagn blev kendt, den 3. maj 1823 fik man kongens godkendelse til at opkræve afgift af rejsende mellem Lübeck og København ⁴.

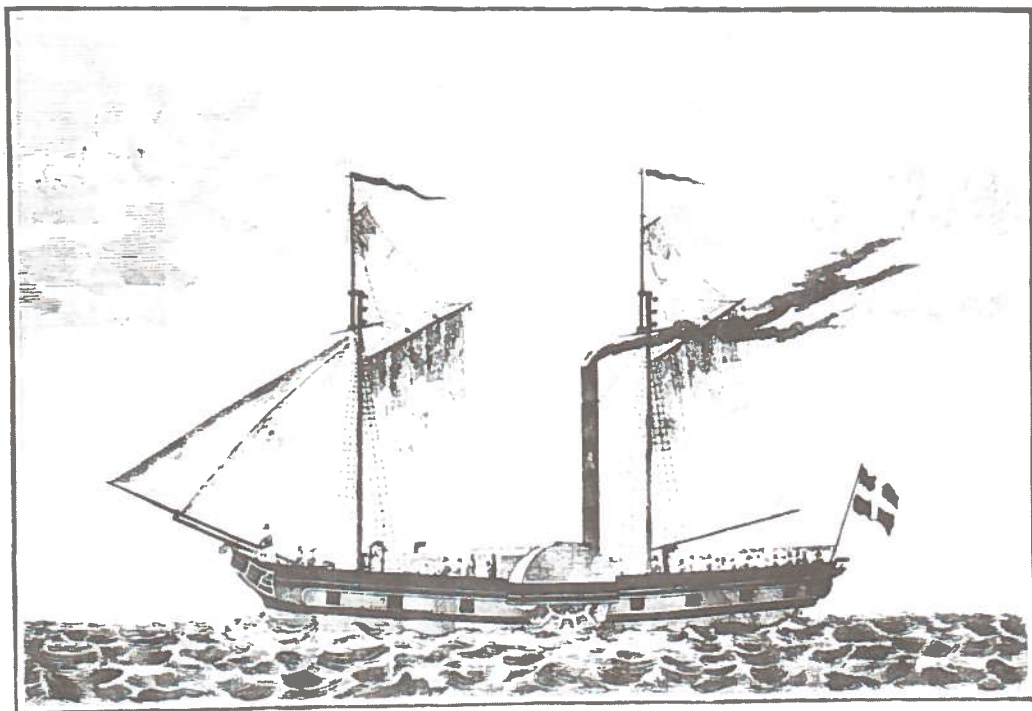
Low havde antagelig ikke selv den fornødne kapital til foretagendet, for da sagen i 1824 blev en realitet, var han blevet ansat af grosserer F.A. Hagen i København ⁵.

Dampskibet anskaffedes fra England, der var et af foregangslandene med hensyn til drift og bygning af Dampskibe. Det anskaffede skib var *The Kingston* bygget i Hull 1821 af eg. Det var forsynet med en dampmaskine på 60 hestes kraft og havde i 1823 været beskæftiget i fast rutefart mellem Hull og Antwerpen, hvor det havde udmærket sig ved »bekvemmelighed« og »fortrinlighed som søskib«, ved at fortsætte sejladsen selv i stormvejr ⁶. Skibet opkaldtes efter Frederik den sjettes datter Prinsesse Wilhelmine.

For at gøre skibet kendt blandt det rejsende publikum og for at tjene penge, anvendtes *Prindsesse Wilhelmine* dels ved lystrejser på Øresund og dels ved en næsten regelmæssig rutefart mellem København og Bellevue. På disse sidste ture kostede en enkelt billet i 1825 3 mark for voksne og 24 sk for børn under 10 år ⁷.

Skibets normale rute var en ugentlig tur fra København – Dobberan – Travemünde til Lübeck og samme vej retur til København. Billetpriisen mellem endestationerne var 8 species for I klasse og 4 species for II klasse ⁸.

Da først skibet var kommet igang og havde bevist sin eksistensberettigelse, skulle man tro, at Postvæsenets holdning ville ændres, men nej. Grosserersocietet opfordrede til, at denne nye mulighed for bedre og hurtigere postforbindelse blev udnyttet, men Postvæsenet svarede slet ikke på opfordringen. Grosserer F.A. Hagen udarbejdede derfor en annonce til Københavns Adresseavis, hvori han fortalte om sagen, men det var for stærkt. Postvæsenet turde redaktøren af avisen ikke genere på denne måde. Istedet sendte han annonceteksten til Postvæsenet, hvor man ved gennemlæsning af teksten, åbenbart tog sin besynderlige



Prindsesse Wilhelmine

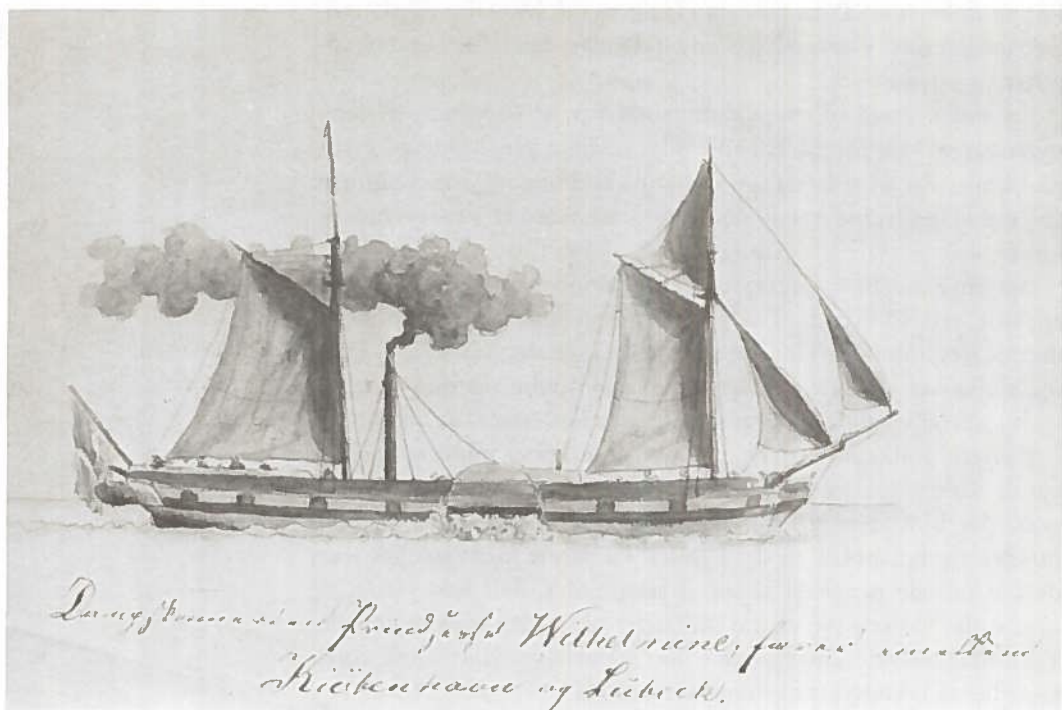
holdning op til fornyet overvejelse, for herefter sendtes en officiel postsæk med *Prindsesse Wilhelmine* ⁹.

Prindsesse Wilhelmine og dets fører M.B. Low fik på sine talrige rejser flere kontroverser med myndighederne. Her var anstødsstenen først og fremmest Toldvæsenet, men inddirekte havde Postvæsenet en finger med i spillet. For Postvæsenet lovede de toldere, der havde opsyn med skibet, andel i de bøder der blev idømt for »ulønlig forsendelse« af breve og pakker udenfor den officielle postsæk ¹⁰.

Kontrollen gik ikke stille af, skibsfører Low måtte flere gange stille til overhaling hos Toldvæsenet for »utilbørlig opførsel« ¹¹. Da disse overhalinger ikke hjalp på den illegale transport blev der lavet en ordning, hvorefter dampskibsrederne skulle hefte for de bøder der idømtes ved smugleriforsøg ¹².

Prindsesse Wilhelmine's fremragende egenskaber som søskib, kunne svenskeren Karl August Nicander fortælle et og andet om. I juli 1827 var han på vej ud i Europa. Turen fra København foregik med *Prindsesse Wilhelmine*. Blandt det halvt hundrede passagerer var han den eneste der forblev uberørt af elementernes rasen, idet søsygen rasede voldsomt. Først da vinden lagde sig den

Farvelagt usigneret litografi.
Prindsesse Wilhelmine's udseende svarer på dette billede ganske godt til en træsko.
(Original på Handels- og Søfartsmuseet).



Laveret blyantskitse af ubekendt.

Sammenholdt med billedet på s. 190 kan man konstatere ret væsentlige forskelle, først og fremmest helhedsindtrykket, hvor dette billede viser et forholdsvis langt skib, uden den ringeste lighed med en træsko, dernæst skorstenens placering og dimensioner.

Ligheder er der også mange af, først og fremmest rigningen, og dernæst det portmalede bælte på skibssiden, antallet af porte er ovenikøbet ens. (Original på Handels- og Søfartsmuseet).

følgende dag, begyndte medpassagererne at rejse sig fra de tilfældige steder, hvor de var segnet om, men idyllen brød først frem, da *Prindsesse Wilhelmine* som en træt flodhest lagde sig til hvile ved anløbspladsen i Travemünde¹³.

Et nyt dampskib *Frederik VI* begyndte fra 1832 at konkurrere på Lübeck ruten, og da samtidig de økonomiske lempelser for *Prindsesse Wilhelmine* var ved at rinde ud, indstillede dette skib sin fart og blev lagt op.

Hvilket økonomisk resultat skibet egentlig havde givet sine ejere har ikke kunnet ses, men der er næppe spundet guld på ruten, for F.A. Hagen ses ikke senere at have haft interesse i dampskibsfart.

Det halvofficielle organ Handels – og Industrie Tidende bragte i oktober 1833 en lille notits, der kort fortalte, at »Dampbåde formindske sejlskibes antal«. Indholdet af historien var en konstatering af, at dampskibe ved bugsering af sejlskibe i snævre farvande og på kanaler havde øget et sejlskibs rejsetal fra 10 til 15 på et år¹⁴.

Notitsen må være bemærket på højere sted, for Frederik den sjette gav mundtligt direktør Lowzow fra Øresunds Toldkammer ordre til at undersøge muligheden af at lade en dampbugserbåd operere i farvandet ved Helsingør, hvor vind og strøm

kunne sinke et sejlskibs passage i længere tid, hvad der øgede utilfredsheden med Øresundstolden og de med denne forbundne udgifter og forsinkelser.

En anden årsag til emnets aktualitet var, at *Prindsesse Wilhelmine* var til salg for 12.000 rdl. sølv, i denne pris havde en eventuel køber ret til at besigtige skibet på bedding og bore i skroget for råd. Udgifterne hertil skulle dog afholdes af den eventuelle køber.

Besigtigelsen blev foretaget af kommandørkaptajn Schifter, inspektør ved Øresunds Toldkammer Sneedorff og skibstømrermester Repholtz. De fandt et i det hele sundt og godt skrog. Dæk og hjulkasser trængte imidlertid til udskiftning og skibet behøvede en omhyggelig istandsættelse. Prisen blev anset for rimelig.

Kongen godkendte herefter købet, som køber udpegedes Øresunds Toldkammers Fattigkasse. Det var en velgørende institution, der bl.a. drev Øresunds sygehospital i Helsingør og ikke mindre vigtigt, besad en del kapital. På denne måde undgik man dels at udrede penge til købet af statsmidler, dels beskyldninger om, at der var tale om ekstra indtægter til staten. Endelig udelukkede man private entrepriser – der naturligvis ville »gøre foretagendet så lukrativt for ejeren som muligt«¹⁵.

Efter en større reparation var skibet i maj 1834 færdigt til indsættelse som bugseriskib i Øresund. Prisen som *Prindsesse Wilhelmine* herefter stod Fattigkassen i var 19.850 rdl. Der udarbejdedes instruks for skibets fører, af denne fremgik de betingelser hvorunder skibet kunne benyttes – takstgrundlaget var en kombination af det bugserede skibs størrelse, den udsejlede distance og den anvendte tid. Iøvrigt holdtes disse oplysninger hemmelige for brugerne. En besynderlig holdning, der dog var ganske normal ved Øresunds Toldkammer.

Den første bugsering fandt sted i juni 1834, det var en preussisk brig *Gottfried Paul* der bugseredes fra Helsingør til København, turen betragtedes som en prøve, hvorfor der ikke krævedes nogen betaling¹⁶. Kun en bugsering til ses foretaget dette år, det var et svensk skib der ligeledes bugseredes fra Helsingør til København, prisen herfor var 130 rdl 80 sk.¹⁷.

I oktober 1834 gik *Prindsesse Wilhelmine* til København for vinteroplægning, men så trængte postdamperen på Storebælt til ny kedel, og *Prindsesse Wilhelmine* skulle afløse. Turen mod Korsør måtte hurtigt afbrydes, da der opstod maskinskade og skibet returnerede til København. Ved den påfølgende reparation viste maskineriet sig at være ret medtaget. Hvorfor man besluttede at anskaffe et nyt fra England. Som følge af dette sejlede skibet slet ikke i 1835.

Først i 1836 kom skibet endelig i fast gænge, og indtil det udrangeredes i 1844 udførte *Prindsesse Wilhelmine* 549 bugseringer.

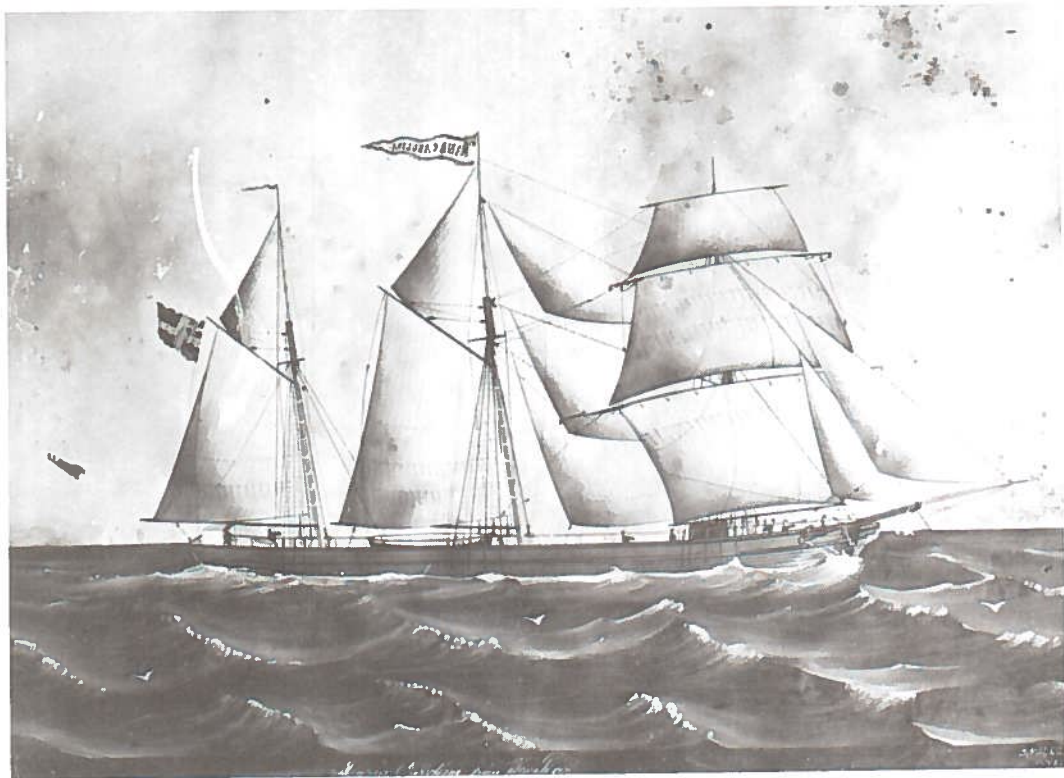
Thorvaldsen modtages af kunstnerkolleger på Toldboden. Udsnit af litografi af Em. Bærentzen efter maleri af F. Westphal. Helt i baggrunden ses Prindsesse Wilhelmine på vej tilbage til Helsingør.



Resultatet af en af opgaverne kan endnu ses af alle der passerer Thorvaldsens Museum i København. Det smukke sceneri med den store modtagelse af den hjemvendende billedhugger Bertel Thorvaldsen, ville ikke være blevet det samme uden *Prindsesse Wilhelmine's* assistance. Fregatten *Rota* med Thorvaldsen ombord lå nemlig den 16. september 1838 opankret ved Odinsøj på grund af tåge og vindstille. Så *Prindsesse Wilhelmine* gik til hjælp og gav herved Københavnerne mulighed for at arrangere den storstilede velkomst – til bestemt tid. Det må dog siges, at damperen ikke har fundet en fortjent plads på frisen, men i regnskabsbogen noteredes en indtægt på 115 rdl.¹⁸

Udover bugseropgaver anvendtes skibet også til deciderede bjergninger forskellige steder i danske farvande, ligesom det ved flere lejligheder benyttedes til kongelige transporter¹⁹. En fast opgave – til nedsat takst – var udlægning og inddragning af fyrskibene, herved forøgedes sejladsæsonen og sikkerheden for de søfarende²⁰.

Sikkerheden ombord på de tidlige dampskibe var ikke i højsædet, f.eks. opdagedes i 1840 en lækage i bagbords kedel på *Prindsesse Wilhelmine*. Da det var umuligt at komme til lækagen, uden stort besvær, kiledes nødtørftigt en jernplade fast over lækken, så kunne damperen fortsætte indtil der var fremstillet nye kedler²¹.



Maleri fra 1872 forestillende skonnerten Marie Caroline af Torekow. Sammenholdt med billedet på s. 191 viser billederne et meget ens skrog. (Original på Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm).

Skibet blev dog ikke yngre af denne fornyelse, så efter indstilling fra Øresunds Toldkammer bestemte Kong Christian den ottende i juli 1843, »at der til maskineriet i det ikke længere brugbare bugseringsskib i Øresund, *Prindsesse Wilhelmine* anskaffedes et nyt skib og kedler»²². Herefter blev der truffet aftale om bygning af et nyt træskrog.

Da bygningen af dette var ved at være tilendebragt fik *Prindsesse Wilhelmine* ordre til at være i København den 1. maj 1844, for oplægning og afmontering, efter ankomsten til København løstes dog en allersidste opgave, nemlig bugsering af fregatten *Gefion* ind gennem Københavns havn²³.

Skroget og en del inventargenstande blev ved en offentlig auktion købt af skibsværftsejer Jens Steffen Kaas i København for 1.220 rdl²⁴. Han lod skibet ombygge til tremastet skonnert på 78,5 cl., der var færdig i november 1845, med navnet *Hydra* og hjemskrevet i København. Efter skibsmålings instruktionen af 1867 målt *Hydra* til 145 bruttotons, og 138 nettotons, med kendingsmål på 103,3 fod langt, 18,5 fod bredt og 9,3 fod dybt i lasten. Det var forsynet med 1 dæk 3 master, fladt agterspejl og gallion med dragehoved. Skroget blev beskrevet som kraelbygget af egetræ.

J.S. Kaas forblev i de følgende år selv reder af *Hydra*, der bl.a. sejlede i kaffefarten på Brasilien og andre sydamerikanske steder. Skibets fører var J.P. Grau til 1861/62 og derefter Oluf Petersen, disse var åbenbart glade for skibet, for den 9. april 1863 blev det købt af Oluf Petersen, der 14 dage senere afhændede halvparten til J.P. Grau.

Den 17. august 1869 solgtes *Hydra* til seilmager og skibsreder Emil Bernhard Møller i Svendborg.

Hjemstedet i det sydfynske varede dog kun i ganske kort tid, for i marts 1870 strandede *Hydra* ved Mariager fjord. Hvorefter skibet ved en auktion købtes af A. Nielsen i Odder. Efter reparation i Hobro solgtes skibet i oktober 1870 til Købmand Kallenberg i Torekov, der dog hurtigt videresolgte det til L. Crámer Rone på Gotland, der gav det navnet *Maria Carolina*²⁵.

Som sådan eksisterede skibet til begyndelsen af 1880'erne.

Prindsesse Wilhelmine's forandring fra damp – til sejlkraft er ikke atypisk, adskillige af de tidlige hjuldampskibe var solidt byggede træskibe og efter maskineriets opslidning var skroget stadigvæk stærkt og sundt, og derfor brugbart som sejlskib.

Selv om hjuldampskibe på de fleste billeder ser noget klodsede ud med store udstående hjulkasser, fandtes der indenunder et forholdsvist slankbygget skrog med fine linjer og gode sejlegenskaber.

Endelig må man konstatere, at de fleste billeder er malerier, eller tegninger og hvor nøjagtigt har kunstnere været istand til at gengive skibets linjer på et skibsportræt?

Kildefortegnelse

1. Rigsarkivet, General Toldkammer og Commerce Collegium. Udenrigsministeriet, samlede sager nr. 92.
2. Rigsarkivet. General Toldkammer og Commerce Collegium. Danske Forestillinger og Resolutioner nr. 69/1823.
3. Marine Rundschau XV Jahrg. s. 697 o.v.
4. Collegial Tidende 17. maj 1823.
5. Som 2., men 208/1824.
6. Kjøbenhavns Kongelig alene privilegerede Adressecomptoirs Efterretninger juli 1824.
7. som 6, men juli 1825.
8. som 6, juli 1824.
9. Frederik Olsen: Postvæsenet i Danmark under Frederik VI og Christian VIII (1808-1848), København 1908.
10. Landsarkivet for Sjælland: Københavns Overtoldinspektorat ordrebøger og journaler 28. juni 1825.
11. do – 4. oktober 1828.
12. do – 13. april 1830.
13. K.A. Nicander: Minnen från Södern, Örebro 1831.
14. Handels- og Industrie Tidende 12. oktober 1833.
15. Som 2, nr. 256/1833.

16. Rigsarkivet. Arkivalier fra Øresunds Toldkammer, Skibsjournaler for *Prindsesse Wilhelmine*, Journaler og Bugserjournaler, her Journalen 12. juni 1834.
 17. som 16, her bugserjournal 1834.
 18. som 16, her bugserjournal 16. september 1838.
 19. Berlingske Tidende 21. juli 1843.
 20. Som 16, her journaler, og bugserjournaler div. år.
 21. som 16, her journal 1840.
 22. som 16, her journal 1843 juli måned.
 23. som 16, her journal maj 1844.
 24. Berlingske Tidende 31. oktober 1844.
 25. Skibsregistrene, (Se specialartikel i Guide til Maritimt Kildemateriale nr. 4, Kontaktudvalget 1980).
 26. Svenske skibslister, forespørgsler til svenske museer. Nogen årsag til skibets forsvinden fra skibslisterne i begyndelsen af 1880'erne har ikke kunnet skaffes oplyst.
- Selve bugseringen ved Øresunds Toldkammer er beskrevet i Zise – Toldhistorisk Tidsskrift nr. 3. 1978.

Syv år for Jensine

Klan Skibslaget – en afdeling af Det Danske Spejderkorps i Haderslev – ejer i dag landets ældste sejlskib. Et uvurderligt klenodie. Det er Jensine, ex De Syv Sødskende, bygget i 1852 ved J. W. Riis i Ålborg.

Spejderne er ikke kommet sovende til det flotte skib: Der gik syv lange seje og travle år inden de kunne vise sig med et sejldygtigt fartøj i de danske farvande.

Som Fugl Phønix rejste Jensine sig fra vrage til ære og værdighed.

Sven-Erik Ravn var med fra starten og fortæller her løst og fast om de syv år for Jensine, om restaureringsarbejdet, om mistroen, om den notorisk dårlige økonomi – men også om, at ingen greb ind da spejderne – ukyndige var de trods alt – kastede sig over skibet i 1970.

Burde det være tilladt, spørger han causerende.

Hvor var »museumspolitiet?»

Det kom ikke, men skibet blev da reddet fra undergang!

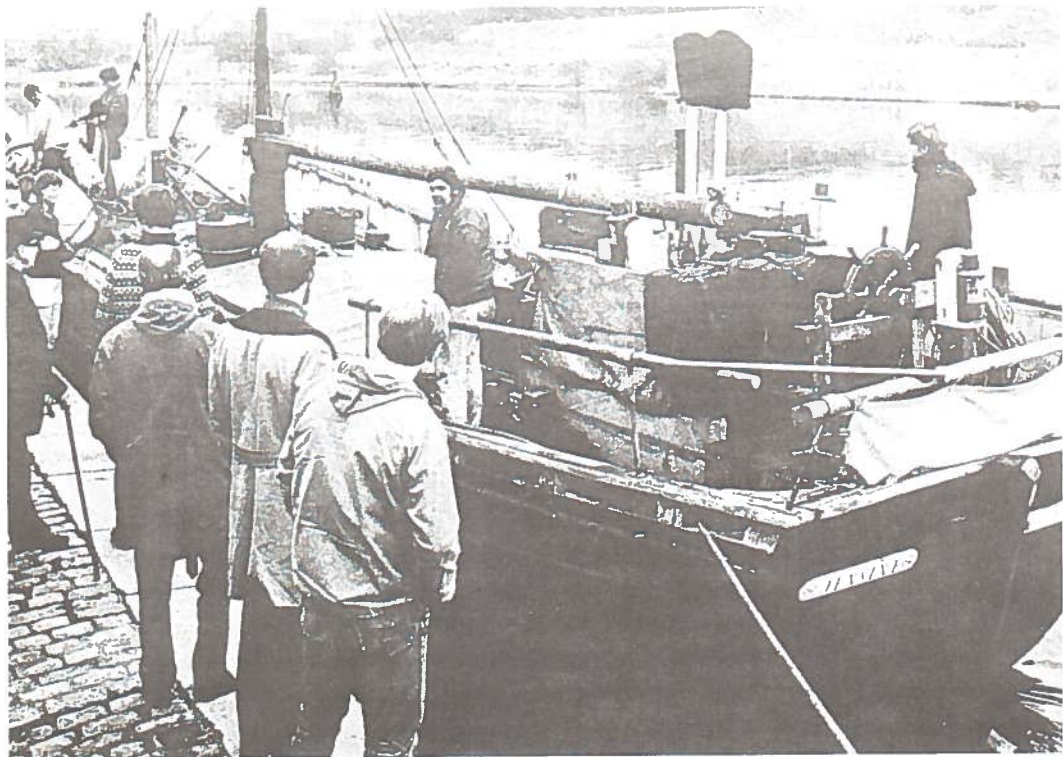
– Var det ikke risikabelt og uforsvarligt at lade en håndfuld unge ukyndige arbejde med landets ældste skib?

– Ville samfundet tillade, at et nationalt klenodie, der havde uendelig stor museal betydning, blev bearbejdet af amatører?

– Skulle der ikke her gribes ind med hård hånd, inden uerstatelige minder om danske søfolks færd og levevis, inden den sidste af 1800-tallets mange jagter, gik tabt?

Ak nej. Ingen greb ind. Statens Museumsråd, Nationalmuseet, Skibshistorisk Laboratorium var alle tavse. Ole Crumling-Pedersen fra Vikingeskibshallen i Roskilde gav os endda et godt ord med på vejen.

For der var øjensynligt ikke andre muligheder, såfremt landets ældste sejlskib skulle reddes. *Jensine* blev overladt i amatørers hænder. Risikoen for vandalisme var nærliggende – men der eksisterede ikke noget »museumspoliti«, der kunne sige stop og lægge sin klamme hånd på et af de sidste virkelige, endnu levende og mulige emner til at fortælle om den interne trafik i kongeriget, inklusive Færøerne, Norge og hertugdømmerene og sågar Ditmarsken – da en håndfuld unge spejdere fra Haderslev-egnen i 1970 kastede øjnene og kærligheden på *Jensine*.



Velkommen til Haderslev, hurra hurra hurra. Glæden var stor, da Jensine efter megen besvær i 1971 nåede Haderslev. Men sådan så hun ud, det sølle skrog.

Herligheden lå da næsten som vrang i Kalkbrænderihavnen i København. I dag er den sejlsklar, restaureret til ukendelighed på ti år og stort set ført tilbage til den stand, hvori den blev bygget i 1852, otte år før Fregatten Jyllands køl kom i berøring med saltvand for første gang!

Det kan godt være, at en enkelt skibskyndig havde sine bange anelser, da det rygtedes, at vikingeskibspejderne fra det sønderjyske havde købt *Jensine* af »Marskandiser Kaj« i København. Hvordan ville det gå det stakkels skib? Ville det blive belagt med et tykt lag polyester, forsynet med et til øldrikkende dækspassagerer komfortabelt hus og andet nymodens plastic-pjæt dirigeret af nytidens luner og krav om magelighed. Var situationen at sammenligne med, at en grovsmed blev sat til at rense guldhornene?

Ingen sagde Danefæ, og ingen stoppede os, da vi lagde 10.000 på bordet juleaften 1970 og fik skøde på Danmarks ældste skib. Vejrret og et eksploderende glødehoved stoppede os imidlertid tre gange, inden vi nåede Haderslev og kom i gang med det, som vi den gang troede var klareret i en håndevending:

Vi fortalte den undrende (men måske også ligeglade offentlighed), at her skulle bruges 50.000 kr. og frivillig arbejdskraft i et par år, så var *Jensine* klar til togter for klan Skibslagets medlemmer og andre, der var interesserede. Lokalradioen mødte op og

sendte disse ord ud i æteren samtidig med, at den gamle, encylindrede Gamma applauderede med karakteristiske dunk, dunk, dunk som passende baggrund:

»Det besværlige ordner vi med det samme, det umulige tager lidt længere tid«, sagde vi, når vi da ikke påstod, at »arbejde, det er bare en vanskelig fornøjelse«!

Hovmod står for fald. Og modet svandt efterhånden, som der gik ti år, inden *Jensine* kunne erklæres blot så nogenlunde færdig-restaureret og der gik mere en 300.000 kr. til.

Godt vi ikke vidste det, den gang. For var vi så gået igang? Måske ikke, for så havde vi jo kunnet se opgavens umulighed for os. Som ingen stoppede os ukyndige, men entusiastiske søspejdere i 1970, var der heller ingen, der fortalte os, at vi var alt for naive. Men som det ene ord tog det andet, røg den ene dæksbjælke, dæksstøtte, klædningsplanke og lønningstykke efter den anden overbord. Her skulle fornyes, og det skulle gøres grundigt!

Men naturligvis også med omhu. Ivrigt granskende i gamle bøger og konsulterende kloge folk på området tog tingene efterhånden form:

Ny køl, nyt kølsvin, flere hundrede meter ny klædning, nye dæksbjælker, nyt dæk, nye luger (i gammel størrelse), nyt halvdæk, ny kalfaktring overalt, ny lønning, ny rig fra underkant af mast til top, nyt bovspryd med det hele, 180 kvm nye sejl, sky-lights, rorpind, dørk, aptering, men også nye banklån og nye sorger, nyt her og nyt der.

Nye skibsinteresserede gav en hånd med efterhånden, som de gamle faldt fra. Men vi er stadig en gammel hårdnakket kærne, der ikke kunne give op, og stadig flere og flere såvel spejdere som gemene civilister kom og gav en hånd med. Og betalte for at få lov til at arbejde. I sandhed: Restaureringsarbejdet er en vanskelig fornøjelse.

Og der blev knoklet. Tilrejsende, ukyndige i skibsbygningskunsten (i øvrigt som vi andre, men det talte vi ikke om) puklede kun i få dage, inden de sagde *vi* om organisationen og *vort* skib. Og der blev gået til sagen, og med held.

Nemlig lige præcis så meget, at da vi kom til pinseregatta for første gang i 1977, fik vi prisen som det bedst restaurerede skib. Ældst og bedst. Det lunede.

Det gjorde det også, da vi på skibets første tur (en uge forsinket og derfor i nonstop i 31 timer direkte fra værft (hvor vi fik ny motor) bl.a. med brand i et skrot og uden øl en stor del af rejsen lagde til kaj i Ålborg. Hurra-råbene gjaldede mellem pakhuse, da veteranen over alle veteraner lagde til.

Det var i 1976. Der blev ganske givet også råbt hurra, da skibsbygmester J.W. Riis 124 år tidligere lod skibet søsætte i samme by og på næsten samme sted.



Sommeren 1971. Nyt kraftigt tømmer sikrer nu agterspejlet, der var repareret flere gange – senest i 1948 efter påsejling ved Hals Barre.



Og når arbejdet er gjort, er det sure slid glemt . . .

En overgang så Jensine ud som et åbent badekar, og kun lidt efter lidt tog dæksarrangementet form.



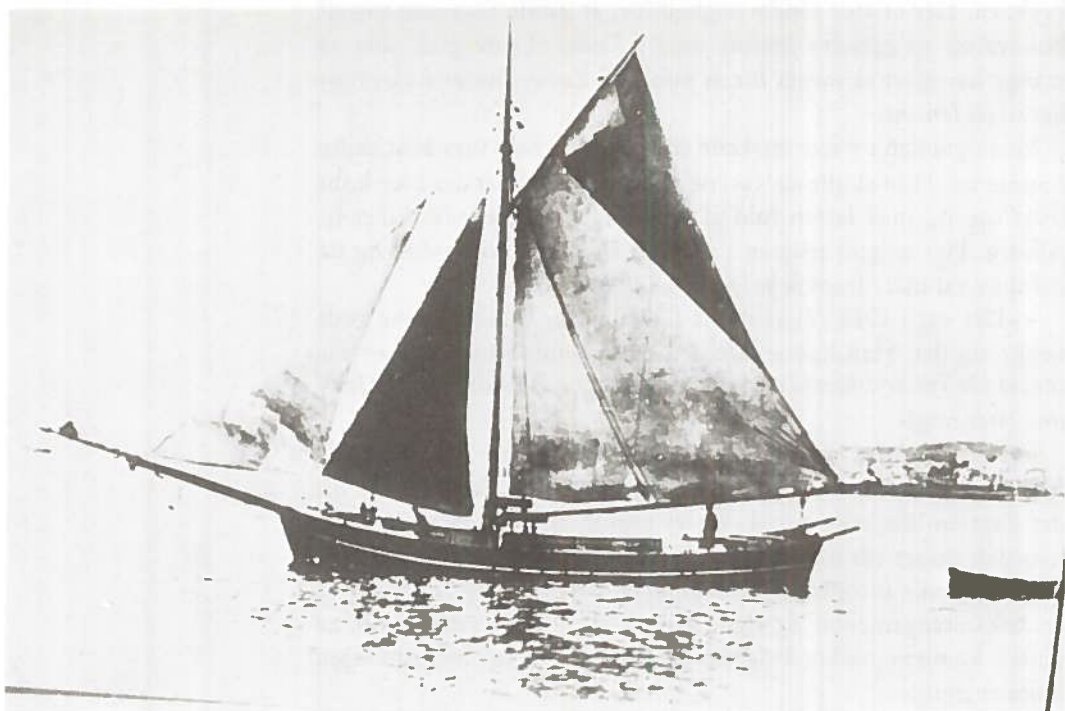
Skibets navnemoder, Jensine Hansen, gift med Alfred Carl Hansen, Ålborg.



Men tilbage til 1976 og Ålborg – vort første møde med veteran-skibseskadren: Vi blev taget i øjesyn. Efter at have arbejdet lidt fordækt i en i skibshistorisk henseende afkrog af landet var spændingen stor. Men vi følte os vel modtaget, og de små nik fra ellers søgende og kritiske skibskyndige varmede, og de første syv hårde år for *Jensine* var betalt og glemt!

Det var et tilfælde, at det blev Ålborgs kajer, der først tog imod *Jensine* på dens anden jomfrurejse.

Men en kærkommen lejlighed til at genopfriske lidt kendsgerninger fra den nære fortid. Da sildekøbmændene i den driftige Limfjordsby i midten af 1800-tallet manglede at få sat lidt håndværk i gang og få bygget et godt skib til lidt lokal fragtfart, fik de hentet J.W. Riis fra Svendborg til Ålborg for at starte et værft.



Jensine fotograferet 1918 lastet med cement fra Rørdal. Alfred Carl Hansen står ved rorepinden agter og hans mand er på vej op for at sætte jageren.

Derfor blev *Jensine* bygget efter samme læst som de sydfynske jagter, for her havde han lært, den gode mester Riis. Det var ikke til at se, at den 32 tons store jagt ikke var ægte og rullet ud af de sydfynske skove, men i stedet var bygget på klamp i det nordjyske.

Jensine er således et atypisk minde om de skibe, der blev bygget i Limfjorden, men en særdeles karakteristisk jagt af den type, der var flest af i landet, den gang. Uden broer, jernbaner og lastbiler, og derfor måtte jagterne og andre småfartøjer stå for transporten af gods, folk og fæ i de tider. Den var lige så almindelig som nutidens pick-up.

Vi kender navnene på de fleste af de skippere og ejere, der førte det gamle skib frelst gennem blæst, storm og økonomisk onde tider. Vi har haft fornøjelsen af at kende få af dem personligt.

Jensine er første gang optaget i Skibsregistret i 1864 under navnet *De Syv Sødskende*. Da var det hjemskrevet på Langeland. I Lohals, og her blev det ejet af tre gange Sørensen. Til sidst som bl.a. kabeludlægger i Storebælt, og det fortælles, at da postetaten ønskede, at der skulle lægges motor i skibet (der gik måske lidt meget kabel til ellers), og den gamle Sørensen erfarede, at det bl.a. ville betyde, at hans sofa i lukaf'et skulle vendes langskibs, solgte han det til en brodersøn.

Selv lod han *Esther* bygge i Randers, og det er denne *Esther* der nu hedder *Anna Møller* og normalt er bundet i det lave vand i

Nyhavn. Der er stor sandsynlighed for, at gamle Sørensen tog sit bohav og sit grej fra *Jensine* med i *Esther*. Dette grej, som så mange har gjort så meget for at samle til *Esther*, hører nok retteligt til på *Jensine*.

Men også den ny ejer ønskede efter godt en halv snes år at skifte *Jensine* ud. Hun skulle sælges, og det foregik ved, at der blev købt frugt op, og med lasten fuld af pærer og æbler sejlede skibet til Ålborg. Her solgtes frugten i pundvis til byens husmødre, og da der ikke var mere frugt at sælge, røg skibet med.

– »Det var i 1918. Vi så det lå i havnen, og Alfred kunne godt tænke sig det. Han kunne lide det, og så købte han det. Han var ene, så *De Syv Sødske* passede ham ikke, og så kaldte han det *Jensine* efter mig!«

Fortalte Jensine Hansen os i 1975, da vi besøgte hende og Alfred Carl Hansen. De sejlede skibet i mange år. Først i 1924 fik det ilagt en lille seks hestekræfters motor, og han har fortalt os, hvordan skibet var indrettet, rigget og apteret, og udfra disse ud-sagn og gamle fotografier og tegninger af *Jensine* og andre jagter er dæksarrangementet og rigningen sat. Gamle garvede søfolk er senere kommet ombord og har kritiseret detaljer, men de store linjer er rigtige.

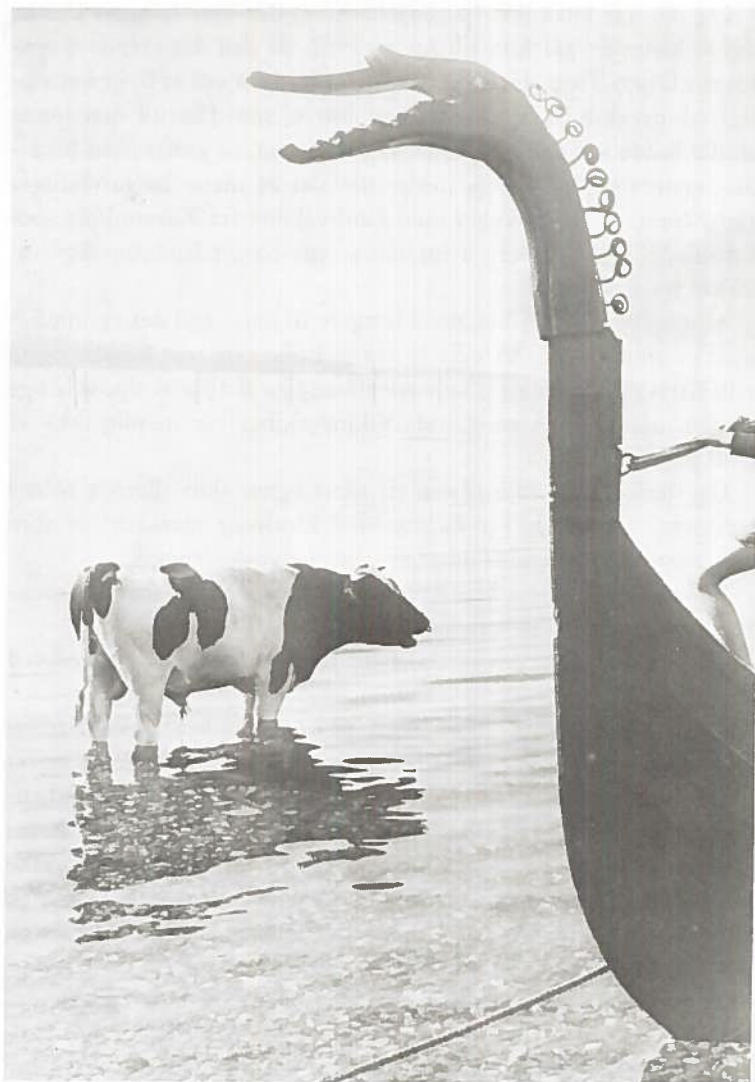
– »Så stod vi henne ved rorpinden og sang, når vi sejlede mil efter mil, dag efter dag, hun var en god sejler og gik nemt fra de andre. Jeg husker ...« fortalte de gamle søulke, der var med sammen med skipperen i de gode tider.

Men det blev drøje tider for havets husmænd. *Jensine* måtte sejle længere og længere ture for at få laster, men bevarede stort set rigningen og undgik indtil 1948 styrehuset og rat.

Efter Alfred Carl Hansen kom Egentlig Ole (han sagde egentlig til hvert andet ord), og han var en af datidens spændende, tapre og kendte skippere. Han gjorde ingen heltebedrifter og nævnes aldrig i Guinness' rekord bog, men han sled sig som tusind andre op i småskibsfarten. Han var til sidst så pint og krumbøjet af gigt, at han ikke selv kunne gå ned i maskinrummet og slå maskinen igang. Det gjorde venner for ham i havnene, men han sejlede selv. Ofte i dagevis, ofte med overlæs uden at få næsten vådt eller tørt, under krigen til fare for sig selv og andre og med ulovlige laster. En gang blev han sejlet ned på Hals Barre af en hollandsk trawler og selv tildelt skylden, fordi en petroleumslampe gjorde det ud for agterlanterne. Ofte blev han stoppet af Skibstilsynet, men tappert og selvforsynende sled han, indtil han måtte give op. Han sad på *Jensines* lugekant i Næstved og hvilede sig lidt. Han blundede og faldt ned i lastrummet. Han blev båret fra borde.

Og med ham den sidste rigtige skipper på *Jensine*, der herefter på trods af en lang og sej kamp for at bjerge føden til sig og sine, blev taget ud af fragtfarten i slutningen af halvtredserne. Men det

Det var med vikingeskibet Imme Gram interessen for søen blev vakt. Denne tyr kom os i møde ved Illum Ø i det sydfynske.



var ikke noget godt otium, der ventede forude. Tilværelsen blev endnu kummerlig i nogle år, inden skibet kom i smult vande.

Efter en tid som en slags entreprenørskib og stenfisker og senere som base for *Jensines* Venner i Frederikshavn (en kombineret fiskeklub og marineforening) måtte det gamle skib begive sig ud på en længere rejse, nemlig over Kattegat for at blive oplagt i Københavns Havn.

Her blev der påbegyndt en restaurering (som så ofte før), og det var her, vi så *Jensine* første gang.

Måske vil det her være på sin plads at fortælle lidt om, hvem »vi« var og er. Formelt Klan Skibslaget, Det Danske Spejderkorps. Tidligere kendt til havs for at være medbyggere af vikingeskibe.

Og det var altså ikke papmacheskibe, der blev bygget. Denne del af historien går kun tilbage til 1962, da den daværende tropsfører i Gram Trop, Hartvig Nielsen, fik ideen om at bygge et rigtigt vikingskib til den vikinge-jamboree, som Hærulf-divisionen skulle holde i sommeren 1963. Og som sagt, så gjort: Med forældre, venner og bekendtes hjælp blev det 21 meter lange vikingskib, *Imme Gram*, bygget med Ladbyskibet fra Kerteminde som forbillede. Og det skete i førstelærerens have i Enderupskov ca. 30 km fra al saltvand.

Senere blev det ønsket at stå længere til havs, end det var muligt med et vikingskib. Vi ville se større bølger og nye kyster, og vi ville først og fremmest ikke være afhængige af altid at skulle bruge årerne, når der var modvind. Vikingskibet var nemlig ikke så godt på kryds!

Og derfor begyndte jagten (!) på et egnet skib allerede sidst i tresserne. Et par år før *Fulton* blev kendt og markedsført som det eneste saliggørende i nutidens alternative pædagogik.

Vi var da forlængst klar over de pædagogiske og sociale aspekter, livet ombord kan føre med sig.

Og det blev altså *Jensine*, vi faldt for, og det var kærlighed ved første øjekast.

Og at kærlighed ofte gør blind, er jo senere bekræftet. For vel var det eg på eg i det gamle skrog, men så var der heller ikke ret meget mere. Med gamle sække, søbet ind i beg og slået på med sildekassebrædder for at lappe de værste huller i dækket, gik turen i tre forsøg hjemad mod de kendte krusninger i den sønderjyske havn, men det blev marinehjemmeværnet, der den gang som ved flere senere lejligheder under restaureringen fik æren af at sørge for fremaddriften. (Tak skal I ha' for det, kære MHV).

Men Haderslev blev nået i påsken 1971, og herefter gik det fremad.

Til tider langsomt og ofte uden at års arbejde var at se for fremmede og ukyndige. Vi havde stadig vore vikingskibe til rovdrift. Ikke på fremmede kyster, men til udlejning, og de var en del af vort økonomiske fundament.

Med et af vore mindste vikingskibe lod vi os endda forhyre til fremmede kyster, da det med reklamebrøl i det vestindiske skulle slås fast, at den vestindiske efterkommer af vore tidligere slaver på sukkerplantagerne her, skulle spise dansk skinke og drikke dansk øl.

Vi var med mange andre steder, skiftevis som spejdere i knæ-lange Wilson-bukser og skiftevis som frygtindgydende »vikinger« i sækkelærredsdragter og med kohorn på de snærende hjelme.

Men ellers var det fonde, banker, sparekasser, Rotary-klubber, Lions-klubber og Sct. Georgs gilder, et stort rederi, Det



Tidligere var Thurø Bund et virvar af skibsmaster og ankerligere – Jensine er her ene om at repræsentere fortiden.

Danske Spejderkorps' egen Spejderfond, fritidsloven, amt og kommune, der var målet for vore mere eller mindre vellykkede forsøg på at få økonomisk rygdækning for vore aktiviteter. Vi »pressede« også mange leverandører, talte godt for vor sag og fik gode rabatter og henstand.

Mange hjalp med økonomiske bidrag. Selv Hendes Majestæt Dronning Magrethe gav en personlig check på et pænt beløb. Mest imponerende var det nok, at selv da arbejdet var gået næsten helt i stå i en periode, og skibet lå trist og forsømt, var der stadig nogle få spejdervenner med en urokkelig tro på det ideelle i spejderiet, der mente, at det skulle lykkes. Endnu flere troede det ikke, har vi hørt bagefter.

Vi har endnu ikke helt sluttet regnskabet, men der er gået godt og vel 300.000 kr. til. Til værktøj og materialer, for bortset fra de seneste par beddingsophal har vi lavet det hele selv. Fra køl til mastetop. Bogstaveligt talt. I de seneste år har vi suppleret med indtægter ved at sejle med skibet.

Der gik nemlig syv lange år, inden vi nåede så vidt, men så gik det også stærkt.

Jensine kaldes i dag et øvelsesfartøj modsat mange »lejrskoleskibe«. Det lyder så fornemt, men et øvelsesfartøj passer os godt.

Øvelse i at sejle, øvelse i at tage hensyn til hinanden, arbejde og knokle, hvis man ønsker at komme af sted, øvelse i at være mange på kneben plads. Øvelse i livet.

Der er allerede sejlet tusindvis af sømil. På ugetogter og i week-ender har vi vist sejl og flaget til glæde for os selv og for andre.

Der er fortsat stor interesse for at være med ombord, men der kræves også til stadighed mange hænder til de fortsatte vedligeholdelsesarbejder. Der er meget at passe på et gammelt træskib, og der skal mange kræfter til, når de næsten 200 kvm sejl skal sættes, eller der skal holdes kurs ved rorpinden. Landets største og mest originale, som så meget andet ombord.

Der sejles ofte og gerne, og på denne måde betaler skibet tilbage.

Men kun for medlemmer, idet reglerne for skibe med dette formål er meget restriktive. Til gengæld kan alle, der interesserer sig for sagen og vil gøre en personlig indsats for den, blive medlem.

Vor medlemskreds er på næsten 100, og medlemsskab giver ret til gratis sejlads, undtagen i sommerferieperioderne. Da må vi alle, sågår også den udpegede skipper (vi har syv med sønæringsbevis), slippe nogle skillinger.

Men hva' – det går til et godt formål!

Det er dyrt at holde skibet vedlige, men de mange regnestykker og budgetter viser, at kan vi blot blive gældfrie, kan driften hvile i sig selv. Uden tilsætning af tilskud af nogen art.

Endnu tynger gælden os. Vi skylder i skrivende stund 80.000 kroner væk, men det har set mørkere ud før. Havde det været besværet værd og noget at hente for kreditorerne, var vi såmænd nok blevet slåbt på tvangsauktion af nogle enkelte aggressive uden forståelse for, at her drejede det sig ikke blot om betaling for nogle leverede varer eller tjenesteydelser, men om langt mere overordnede formål!

Det er en god skole at være på et sejlskib. Her skal der være orden, for ellers fungerer skibet ikke. Der skal være enighed og samarbejde. Der skal også være fest og glæde ombord.

Og skibet er også et bevis på, at ikke kun åndens arbejde skal fremhæves. Håndens arbejde er ikke at foragte.

Vi har trods alt et godt, lille skib, og går det helt galt økonomisk, kan vi vel sælge det til udlandet!

For der er sikkert ikke nogen, der tager sig af, om vi gør det. For når vi for ti år siden kunne starte arbejdet på det som ukyndige, uden at det blev påtalt, kan vi vel også i dag eksportere dette stykke Danmarks-historie. Fejlen er jo, at *Jensine* er et skib. Havde det været et slot eller blot et hus med nogle specielle krummelurer og sågår måske en original skorstenspipe, var det nok blevet hæget om og fredet.



Men nu er det jo bare et skib. Vel, et skib, der er ældst her hjemme og måske derfor har de bedste forudsætninger for at vise, hvordan vore forfædre stred for føden og livet.

Men det er også et sejlene museum (der ikke som så mange andre museer er tjenlig til at komme på museum), og derfor vil vi da gøre meget for at bevare det.

Vil andre ikke hjælpe til, bliver det svært, og så kan vi da altid kokettere med, at det kan sælges for gode D-mark eller dollars.

Der er jo ikke tale om danefæ.

Blot et sølle skrog.



Medens vi venter på vrag

eller jagten på *Jensines* forfædre

Gør man op, hvad der indenfor de sidste seks-syv år er skrevet om danske sejlskibe fra tidernes morgen til vore dage, vil man konstatere, at to grupper i høj grad dominerer. På den ene side velbevarede vrag fra Vikingetiden, på den anden side veteranfartøjer i mangfoldige typer og størrelser og gerne under sejl påny. Begyndelsen og slutningen på denne årtusindlange sejlskibsperiode beskæftiger sindene, hvorimod skibene fra de mange mellem-liggende år ikke er gjort til genstand for nær samme massive om-tale i bøger og artikler.¹

Det vil være at sætte sagen *for* meget på spidsen at hævde, at vi ikke ved noget om f.eks. mindre og mellemstore danske fartøjer fra tiden mellem Skuldelevskibene og den ældste bevarede danske jagt, *Jensine* fra 1852. Der er den meget tidlige Kalmarbåd, og i kraft af nye fund har koggen fra dansk middelalder så afgjort været på fremmarch i de senere år. Uanset hvor koggerne kom fra – de synes overvejende at have været »ummelandsfarere« på afveje – så bevidner vragsfund dog på en dejlig håndgribelig måde deres tilstedeværelse i danske farvande som en slags afløsere for vikingeskibene. Man kan håbe på store »nye« velkonserverede kogger i udstillingshaller i de kommende år, men hvad kom efter koggen? Hvilke småfartøjer var der iøvrigt samtidig med denne? Der er stadig et langt spænd af år op til gamle *Jensine*. I litteraturen såvel som i TV hopper man gerne let og elegant fra spændende middelalderfund til de sidste gråspurve med *Fulton* i focus. – *Noget* må dog have sejlet rundt i den mellemliggende tid.

Med rimelighed kan man hævde, at andet end vrag kan gøre det, hvis man går den anden vej og på en eller anden vis søger viden om de ældste veteranskibes forgængere. Først og fremmest kan man pege på, at behjertede mænd som Jens Friis-Pedersen og Christian Nielsen i tide satte ind med en registrering af fartøjer, som *ikke* blev bevaret.² Jagterne *Anna* af Vejle og *Ida* af Thurø var begge marstallere og stammede fra 1700-tallets slutning. De må siges at være blevet grundigt belyst – vel at mærke som de så ud i 1920'rne og dermed i deres sidste år. For ved nærmere eftertanke vil enhver vel indrømme, at alene rigningen kan være ændret utallige gange i løbet af deres næsten halvandet hundrede års levetid. For ikke at tale om, hvad ombygning og hovedreparatio-

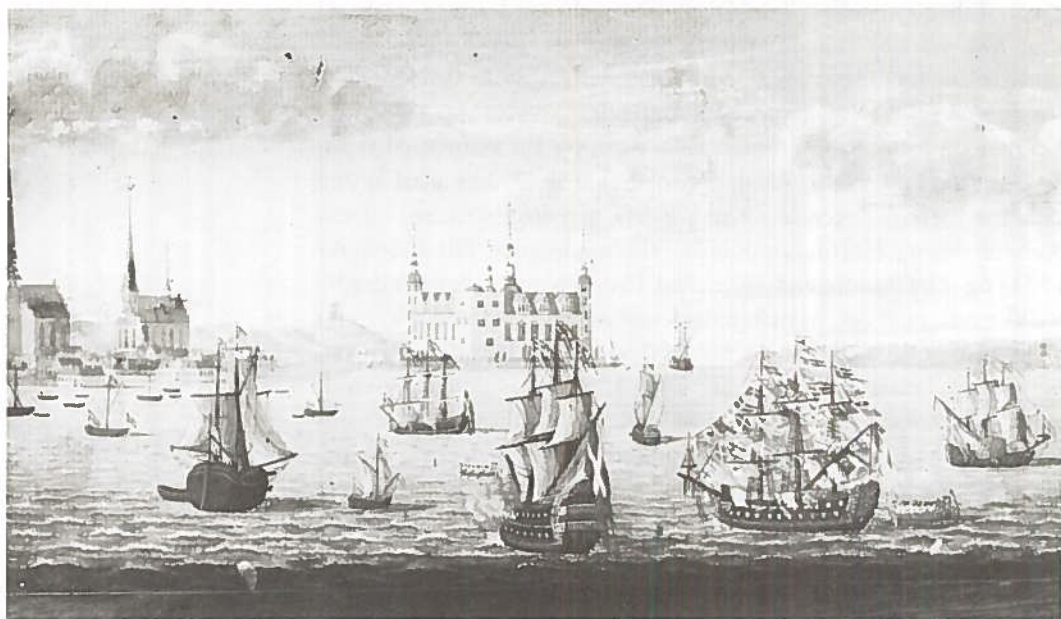
*Jensine i Svendborgsund
sommeren 1980. (Foto: Anders
Monrad Møller).*

ner – »fortømrings« – kan have betydet for skrog og aptering. Men trods alt må de opmålinger og den fotografiske dokumentation, som foreligger for disse fartøjers vedkommende, siges at være uvurderlig, når man vil arbejde sig bagud i tid.

Andre tegninger, afbildninger og fotografier bør man heller ikke kaste vrag på. Men på dette felt viser der sig en mærkbar skævhed til ugunst for de mellemstore og mindre fartøjer, som her er i centrum for interessen. Der eksisterer ganske vist bevarede konstruktionstegninger så langt tilbage som fra 1600-årenes slutning, men kun for orlogsskibes vedkommende. Fra 1700-tallet kan derimod peges på en række tegninger af – især – lidt større civile fartøjer, ostindiefarere, vestindiefarere, galeother, fiskehukkerter etc. Men oftest er der tale om skibe, påviseligt bygget for offentlig regning under medvirken af flådens kyndigste skibskonstruktører. Alene dette forhold gør, at disse tegninger er atypiske, og skibene dermed muligvis det samme.³ Alle interesserede ved, at man langt op i tiden byggede på klamp, og selv om det 19. århundredes bestand af bevarede konstruktionstegninger til danske træskibe aldrig er blevet systematisk registreret – og da slet ikke gennemarbejdet – kan man med sikkerhed fastslå, at længere tilbage end et par årtier før 1800-tallets midte vil man ikke kunne komme, når det f.eks. drejer sig om det almindeligste fartøj i østdanske farvande, jagten. Og dermed er man ikke meget længere tilbage end *Jensines* Byggeår.

Portrætter af skibe foreligger i stort tal, omend de heller ikke rækker så langt tilbage. Ganske mange fartøjer er uhyre stereotypet fotograferet i profil i passende afstand. Meget kan kyndige folk utvivlsomt slutte sig til ved sindrige analyser af fotografisk materiale, men dette fjerner ikke den ærgrelse, man uvilkaarligt føler, ved at fotografer i ældre tid så sjældent gik ombord.⁴ Helt bortset fra, at fotografiet nu engang ikke er ældre end sin oprindelse.

Malede skibsportrætter udmærker sig ved en lignende tendens til konventionel gengivelse, og som for konstruktionstegningernes vedkommende kan man nærmest fastslå en »social skævhed«. Ganske vist er heller ikke dette materiale systematisk registreret eller behandlet ud fra en skibshistorisk synsvinkel,⁵ men alene bestanden på de største danske maritime museer fortæller, at man ikke kan komme bagom Napoleonskrigene, når det gælder små og mellemstore danske fartøjer. De ældste egentlige skibsportrætter forestiller kompagniskibe, store ostindiefarere fra 1760'erne; lidt yngre er billeder af private langfarere fra 1780'erne, og først nogle årtier senere kan man regne med at kunne opregne en bestand af mindre fartøjer portrætteret. Den »store« søfart på de lange distancer havde naturligvis størst bevågenhed i samtiden, de største skibe blev først portrætteret, og denne stedmoderlige be-



*Kronborg og Helsingørs Rhed
1739. Gouache af J. J. Bruun,
Handels- og Søfartsmuseet på
Kronborg.*

handling af småskibene har såmænd også haft afsmittende virkning på søfartshistorien. Dansk historisk litteratur har ikke mange bemærkninger tilovers for f.eks. provinsens småfartøjer og deres anvendelse i 1700-tallet.⁶ Så heller ikke her får man noget videre at vide om mindre fartøjer fra før *Jensines* tid.

Går man bort fra de navngivne og identificerbare billeder og nøjes med de anonyme, kan tegninger med en udtrykkelig typeangivelse og af uomtvistelig dansk oprindelse findes så langt tilbage som 1760'erne. Men der er kun ganske få. Og hvor typiske er så de?

Endelig kan man slutte rækken af billedlige gengivelser med at pege på prospekter af havne og byer, landkort og lignende med skibe som »bipersoner«, staffage. Et godt eksempel fra første halvdel af 1700-tallet er det her angivne fra Helsingørs Rhed anno 1739. – Men, hvor meget tør man stole på gengivelsen af de mange glade små træsko, der så koket vipper rundt på de krappe bølger? Hvad man derimod med sikkerhed kan sige er, at kunstneren ikke sad i en helikopter og direkte tegnede, hvad han så i fugleperspektiv. Men det skal nok være en rigtig lille dansk jagt, man ser i forgrunden til venstre for midten – hvis man ellers kan få øje på den.

En foreløbig konklusion på dette må derfor være, at man vel kan komme et stykke bagud i tid på grundlag af det billedmateriale, som endnu ikke er gennemgribende behandlet. Men ikke ret langt. Og som titlen antyder, ville jagten på *Jensines* forældre begunstiges ved en god, repræsentativ samling vrage. Men da det næppe vil være heldigt, om alle farer rundt på havbunden for at

drive skibstypestudier, må nogen trøste sig med andre jagtmarker. Og selvom billedmaterialet svigter, er der faktisk andre muligheder for oplysninger, som det i det følgende skal skitseres for de små 1700-tals jagters vedkommende.

Først og fremmest kan man tælle dem, og for skibe med typebetegnelsen *jagt*, bliver resultatet for f.eks. år 1733 et antal af 263 sådanne hjemmehørende i Kongerigets provinsdistrikter – d.v.s. København og Hertugdømmerne ikke medregnet. Ialt 263 jagter i 1733 og ikke mindre end 387 i 1769, hverken mere eller mindre.⁸

Ikke nok med det. Man kan også sige noget om størrelsen, som i 1733 gennemsnitligt var på 5,7 læster, i 1769 betydeligt større, nemlig 9,2 læster. Dette kunne tyde på, at en vis udvikling fandt sted. – Det typiske med hensyn til størrelse faldt iøvrigt ikke sammen med det gennemsnitlige. Almindeligst var i den første årgang jagter på $4\frac{1}{2}$ til 5 læster og $6\frac{1}{2}$ til 7, mens der seksogtredive år senere var flest i gruppen $6\frac{1}{2}$ til 9 og iøvrigt en større spredning med flere store helt op til nogleogtyve læster.

De tørre talangivelser for antal og størrelse kan suppleres med lidt mere anskuelige eksempler på mål taget på konkrete, navngivne skibe. Skibsmålerens tal foreligger i hollandske fod og tommer, som nedenfor er gengivet uændret. Der lå historiske grunde bag brugen af »amsterdamfod«, men selvom den var mindre end den danske, giver nedenstående et meget godt, groft indtryk af størrelsesforholdene.⁹

Navn	<i>Kirstina</i>	<i>Elisabeth</i>	<i>St. Peder</i>
Hjemsted	Fåborg	Nakskov	Nysted
Målt år	1733/1742	1726/1742	1724/1743
Læstetal	4	5	7
Længde stævn til stævn	33–3	36–8	40–4
Bredde midtskibs	10–8	11–0	12–4
Bredde halvvejs forud	10–0	10–10	12–6
Bredde halvvejs agterud	8–9	9–7	11–10
Dybde midtskibs	4–3	4–9	5–0
Dybde halvvejs forud	4–8	5–2	5–3
Dybde halvvejs agterud	4–8	5–5	5–2

Navn	<i>Abigael Maria</i>	<i>Fortuna</i>
Hjemsted	Maribo/Fejø	Dragør
Målt år	1720/1743	1726/1744
Læstetal	$9\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{2}$
Længde stævn til stævn	42–0	46–4
Bredde midtskibs	14–5	14–3
Bredde halvvejs forud	14–0	13–9
Bredde halvvejs agterud	12–5	13–3
Dybde midtskibs	6–0	5–4
Dybde halvvejs forud	6–0	5–3
Dybde halvvejs agterud	6–5	6–3

Det er naturligvis begrænset, hvad tallene kan sige, men én ting kan fastslås med sikkerhed. Jagten var normalt meget lille i begyn-

delsen af 1700-tallet, idet langt de fleste var mindre end f.eks. *Anna* af Vejle, hvis seneste kendingsmål lød på 44-2 i længde, 13-2 i bredde og 5-6 i dybde, vel at mærke angivet i de lidt større danske fod. Og den endnu sejlene *Jensine* stod dengang anført med 48-4, 14-2 og 6-2. Denne lille jagt er altså betydeligt større end flertallet af sine fjerne forfædre.

Begynder man at regne i tons, netto eller brutto, må der tages det forbehold, at især nettoregistertonnagen har kunnet falde noget forskellig ud i tidens løb. Men mod slutningen af sin halvandet hundredårige tilværelse var *Anna* angivet til 20 BRT, 14 NRT, mens *Jensine* idag står opført til 31 BRT og 20 NRT. Heraf ses, at langt den overvejende del af 1700-tallets danske provinsjagter i en senere tid aldrig ville være kommet i det rigtige skibsregister, men ville være blevet henvist til fartøjsfortegnelserne, der rummede alle mellem 20 og 5 BRT.

Endnu en iagttagelse kan gøres, nemlig at bredden var størst foran skibets midte; de havde altså den også for senere jagter så kendte pæreform. Endvidere kan den forholdsvis ringe dybde midtskibs tyde på endnu et træk fælles med efterkommerne – det velkendte spring.

Det overlades specialister, om mere kan sluttet af disse tal for ydre mål. I det følgende vil de små jagters indre og deres rigning blive søgt belyst, så godt det nu kan lade sig gøre.

En sjældent forekommende, men ganske spændende kilde er skibsinventarier, som kan findes i forbindelse med skifte afholdt efter skipperens eller skipperens kones dødsfald. I de fleste bo-opgørelser nøjedes man f.eks. med følgende, som anførtes i skifteprotokollen i Horsens i 1735, da skipper Anders Andersen Hiernøe var død.¹⁰

En Jagt dend Sallig Mand tilhørende Jomfrue Catrine Kaldet, Dregtig 4½ læst Brænd, med sit løbende og staaende Redskab og 2de ankere og anker-Tove og Baad samt fuld Seil, med dertil hørende Køkken Tøj og Tømmer Redskab, Wurderet for 100 Rdl.

Lidt mere kom med året før, da det drejede sig om den 3 læster store *Anne Cathrine*, som havde tilhørt Henrik Jensen. Her var der yderligere interessante detaljer om rigningen.¹¹

1 Stor Seil half sleden, 1 Staf Fuk af Blaargarn half sleden, 1 Klyf Fuk af Blaargarn half sleden, 1 liden gl. Mers Seil af Blaargarn, 1 kappe til Stor-seil, 2 Anker Taufue og 2 Ankre med løbende redskab ... saa og en Baad.

Jagten vurderedes til 70 rdl., men mere får man så ikke at vide her, hvorimod endnu fyldigere oplysninger kan skaffes fra inventarier over to lidt større jagter fra Randers, nedenfor gengivet bogstavtro, for så vidt de er entydigt læselige.

I det første tilfælde var det såvel skipper Niels Sørensen Bertelsen som hans kone Anne Christensdatter, der i 1748 samtidig døde fra tre umyndige børn. Af skiftet kan ses, at der var tale om en mand i fuld virksomhed med varer på loftet i det 11 fag store købstadhus, hvortil kom yderligere en »bod«, en ager i bymarken og et ganske pænt indbo. Hvordan det gik børnene, er ikke undersøgt, men der blev siden godt 1200 rdl i behold til deling, og udfra kendskab til en række skipperskifter fra det 18. årh., kan det fastslås, at Niels Sørensen Berthelsen hørte til de relativt vel-situerede af sin stand, trods det lille fartøj, som registreredes således:¹²

... een Jagt, beliggende herved Randers Brøge, Duen kaldet, drægtig 8te Læster, med sin Takkelasie, saasom Segl og Redskaber, nemlig Een gamle Baad, 2de Anckere, et Warp Dito, 1 Wandfad, 1 Hammer, 1 Hug Jern, 1 Blye Lod og Liine, ½ Lu: Toug Werck til Hanger, 2de takkelhager, 1: Pompe Skrobe, 2 par Aarer og Stager i Rummet, 1 Stel gl: Seil, beliggende hos Marie Cortes, og 1 Brugelig Kliver Dito samt een gl: Stand fock, 2de Ankre touger, een gl: Pert Liine, tilligemed aldt det øvrige løbendes Reedskab, saavelsom et Stokke gl: Anckertoug og et gl: stk: Wandt, Endvidere tilhører som ligger i Stervboet, saasom een Nye Tros i Packhuuset beliggende, 1 Kaaber Kiedel, 1 stor og een Liiden Jern Gryde, 2de Bakker og 1 Fisk Skee, 4 Træ Tallerkener 4 Skeer og 1 Peberqvern, Altsammen Vurderes for ... 80 Rdl.

Også Jens Nielsen Ginnerup døde fra sin jagt midt i det hele. Han opholdt sig i København, og det er muligvis forklaringen på, at der ved registreringen blev gået så forholdsvis grundigt til værks. Inventariet sendtes til hjembyen og blev der skrevet af i skifteprotokollen.¹³ Vurderingsmændene var Skipperlaugets Oldermænd i København, Ernst Brandt, og skipper Johan Engelbrecht, og de skrev følgende:

A^o 1751 dend 15de Juny have vi underskrevne efter høy og velædle hr. Magistratens høy Respective skriftlig ordre /: og Sr Telmond Evertsens Forlangende:/ Forføyed Os om Bord paa Jagten Haabet Kaldet, som tilhørte afgangne Skipper Jens Ginnerups Stervboe, som nu laae ved Børsen ligeover for No 11, og i Vedkommendes overværelse tage Jagten med dets tilhørende nøye udi Øyesyn og befandtes som følger: – Jagten i sig selv Eege-Kravel Biugning Gammel med sine Rundholter, brugelig staaende og løbende Reedskab alle Bloche fulde, Deels Brugelig og deels vil med tiiden forbædres, videre fandtes: Tvende Ankere med Stok og Røring Eet Dito Varpe Anker, 2de Pertur Linnier, tvende Brugelige Bøye Reebe med træ Boier, et got Anker Toug med sine Tamper, 6¼ Tomme tyk, Et Dito halv Slidt med begge sine tamper 6 Tomme tyk, Et Cabbel toug med begge sine tamper 3¼ Tomme tyk, et stk: gl: Cabel toug, Een Gl: Baad med Mast Seigl og 3 aarer: – Et Bomseigl Pettersborger dug, Een Fock dito Dug: – Een gl: Klyf Fock, Et Topseyl, Flensbor-



Langlandske jagter (høkerbøtter) sælger frugt i Nyhavn i Aalborg, efteråret 1897.

Den anden fra højre er Jensine, der da hed De syv Sødskende og førtes af Niels Sørensen, Lohals. (Søfartssamlingerne ved Svendborgsund).

ger dug, half slidt, Een Lod linnie med Blye Laad, Et brugelig dansk Flag, Tvende brugelig Fløye, et toe tiemes glas, Toe Natthuus Compasser, Et Natthuus, Fiire Luge Jern med Henge laaser til Lugerne, 2 Baads Hager, toe Bankaarer, Een træebands vand tønde, og een Kaks Pompe, Toe træ Skuffer, Een Økse og een Saug, Een Pou til Hage, Et par Løshager, Een baand kniv, 1 Hammer, 1 Knivtang, trende Merleprænne, tvende Hugge Jern, Een Jern Løy Vanger til Stoer Seiglet.

Køckens goeds:

1: Jern Gryde, Een Liden Kaaber Kiedel, Træ Backer 2de, 1 Træ Slef, 4 Dito skeer, 1 Brand Jern i Cabyssen. – Forstaaende Jagt i sig selv med staaende og løbende Redskab, Seigl og Treil Anker og Touge med videre som for er Specificered, Kand efter Disse tieders tilstand taxeres og vurderes for 70 rdr siger Half Fierdesinds tiuge Rigsdaler som Vi med vore Henders underskrift bekrefter – Kiøbenhavn ut Supra. –

Det kan endelig tilføjes, at den nævnte Telmond Evertsen var prokurator, og at han besørgede jagten solgt på auktion. Den indbragte 66 rdl.

Skibsinventariernes bidrag til viden om 1700-tallets jagter står naturligvis ikke på højde med, hvad man i vore dage ville kunne

indsamle af dokumentation på eksisterende fartøjer. Inventarierne udarbejdedes i en ganske anden hensigt, og det skal nok være rigtigt, hvad dér står nævnt, men selvfølgelig var det slet ikke nødvendigt i alle tilfælde at opregne alt det, som Gud og hvermand vidste hørte hjemme på en ganske almindelig lille jagt. Kilderne er ikke frembragt specielt for historikerens skyld, og man må være glad for lidt. Som dog er en del.

Der er flere ting at notere sig i disse inventarier. Et merssejl på *Anne Catrine*, 3 læster stor, lyder drabeligt, men andetsteds i skiftet omtales det som et topseil, og et sådant genfindes på *Haabet*. Der må være tale om et topseil, sikkert på en løs rå, som det kendes fra senere billeder, og iøvrigt også ses på et af de mindre fartøjer på Helsingørs Rhed Anno 1739. Her en detaille, som adskiller 1700-tallets jagter fra det, man kender fra *Anna* og *Jensine*.

De to »Bankaarer« på *Haabet* kan ikke være andet end bunke-årer, store årer til at ro selve jagten frem – større var den ikke. Og mon ikke de årer, der lå i »Rummet«, altså lasten på *Duen* havde samme funktion?

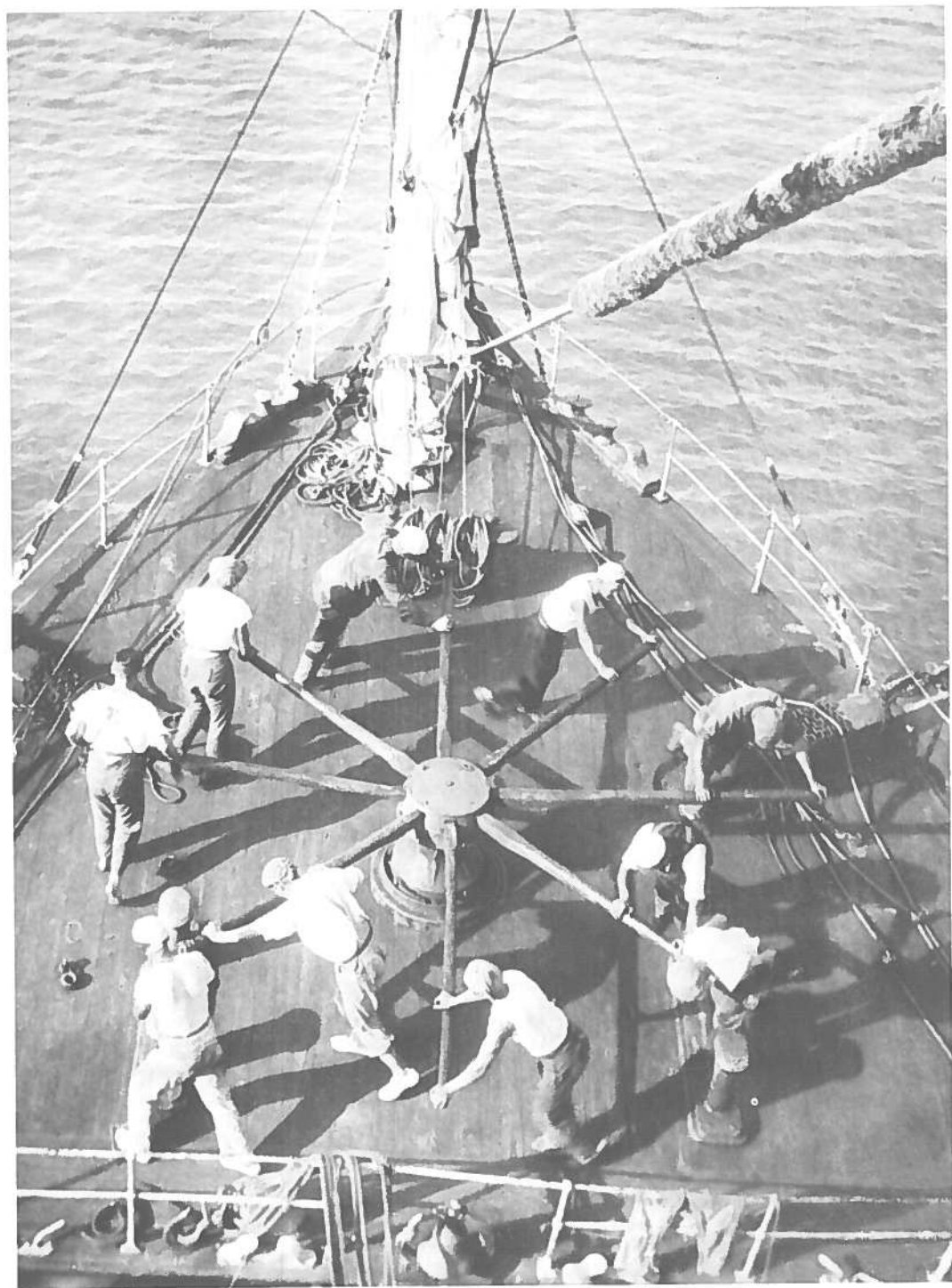
Det øvrige løsøre skal ikke kommenteres i detaljer. De omhyggelige redegørelser for ankre og det svære tovværk taler deres tydelige sprog om, hvad der var mest værdifuldt ombord. Karakteristikken af sejlenes tilstand siger på samme vis noget om, hvad man af hensyn til værdiansættelsen havde travlt med at taxere. Et par mere besynderlige udtryk kan forklares som skrivefejl – inventariet for *Haabet* er jo en afskrift. »Een Pou til Hage« må dog vist forstås som en »Kou«, en kous til en hage, selvom P'et i skifteprotokollen ikke er til at komme udenom. Vanskeligheder er der endvidere i begge opgørelser med betegnelser vedrørende pumpen, som ikke har kunnet verificeres. Derimod må »Jern Løy Vanger til Stoer Seiglet« vel forstås som noget i retning af en løjbom?

Skibsinventarier foreligger, som nævnt, kun i ringe tal, og forfatteren modtager med taknemmelighed oplysninger om flere. Men alene ovenstående giver dog et vist indtryk af sejl og trosser, flag og fløje, af redskaber såvel som husgeråd. Altsammen bidrag til vor viden om de små jagters udseende og udstyr i 1700-tallet.

Skulle man føle sig skuffet over ikke i denne omgang at have fået mere at vide om *Jensines* forfædre og dermed definitiv og håndfast besked om jagtens oprindelse som type betragtet, må det understreges, at dette kun har været en sonde stukket ned i kildemateriale fra 1700-tallet for at se, hvor meget det har kunnet give. Jagten har en historie længere tilbage, som det nok var værd at gå nærmere efter i sømmene, selvom der givet vil vise sig problemer med, hvorfra selve betegnelsen jagt egentlig kom, og hvad den stod for længere tilbage – i 1600-tallet.¹⁴

Endelig ville det nu være rart med nogle mere anskuelige vidnesbyrd i form af de i titlen antydede vag. Men mens vi venter, kan bestræbelserne passende gå ud på at skaffe flere oplysninger, så man på forhånd ved, hvad det er, man så gerne skulle finde på havets bund. Og der er den væsentlige forskel på Vikingetid og Nyere Tid, at man for de senere århundreders vedkommende trods alt har så mange flere skriftlige kilder at øse af. Dette bør fortvarende gøres, så jagten på jagtens forfædre kan fortsætte.

1. Se f.eks. Årsbibliografi for dansk maritim historie- og samfundsforskning, årgangene 1974–1980, udg. af Kontaktudvalget, Kbh. 1975–1981. Jfr. dog om jagten i det 19. årh.: Heine Jørgen Kisby: Marstaljagten – min hobby, Maritim Kontakt 1, udg. af Kontaktudvalget, Kbh. 1980, p. 19–26.
2. Jens Friis-Pedersen: Sejlskibe, danskbyggede træskibe opmålt, tegnet og fotograferet, Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter IX, Høst & Søn, 1980, og Christian Nielsen: Danske bådtyper, opmålt og beskrevet, Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter VII, Høst & Søn, 1973.
3. Benny Christensen: Dansk skibsbygning omkring 1780, Handels- & Søfartsmuseets Årbog 1974, p. 48–74, især p. 57 f.
4. Om brug af fotografier, se Morten Gøthche: Sluppen *Ruth* – rapport om restaureringen af Nationalmuseets slup, i Maritim Kontakt 1, udg. af Kontaktudvalget, Kbh. 1980, p. 59–77, især p. 68.
5. En god artikel om dette, præget af principielle overvejelser er Gösta Webe: Fartygsporträt – kaptenstaylor, Sjøfartshistorisk Årbok, Bergen, 1971, p. 7–54.
6. Jfr. synspunkterne i Anders Monrad Møller: Fra Galeoth til Galease, studier i de kongerigske provinser søfart i det 18. århundrede, Fiskerimuseets Forlag, Esbjerg, 1981, især kapitel V om skibstyperne og begyndelsen af kapitel VI.
7. Anførte værk; der henvises til billedmaterialet i kapitel V.
8. Anførte værk, kapitel V, hvorfra talmaterialet er hentet, jfr. dettes fig. 9, samt de i teksten dér nævnte forbehold.
9. Måleangivelser fra Rigsarkivet, Rtk. 2215.330. Byggetidspunkter for skibene er ikke kendt. De angivne årstal er to forskellige måletidspunkter, som gav samme resultat. En amsterdamfod = 28,3133 cm. Kendingsmålene for *Anna* og *Jensine* er fra flagbøger 1920 og 1980, respektive.
10. Et inventarium for et skib på 42 læster fra 1712 er udgivet af Chr. Waagepetersen i Handels- & Søfartsmuseets Årbog, 1971, p. 19–33. I det følgende er benyttet mikrofilm på Rigsarkivets filmlæsesal. Skiftet efter Anders Andersen Hiernøe i Horsens Byfoged, skifteprotokol 1735, fol. 380 b.
11. Horsens byfoged, skifteprotokol 1734, fol. 255.
12. Randers Byfoged, skifteprotokol 1748, fol. 286.
13. Randers Byfoged, skifteprotokol 1751, fol. 423.
14. Jfr. Jørgen H. P. Barfod: Danmark-Norges Handelsflåde 1650–1700, Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter VI, 1967, p. 90 ff, især p. 114.



Ankeret lettes på bark Susanne, Montogo Bay, 1929.

Træskibene og tossefuglen

– Hvad er det for et væmmeligt youghurtbæger, som kommer der og prøver at mænge sig med rigtige skibe? –

Den opsang har vi gang på gang modtaget, når vi med *Bass Rock* dukker op, hvor en gruppe af de smukke gamle renoverede brugsfartøjer hygger sig sammen. Vi har hårdet os og vænnet os til salutten, der vel nærmest skal opfattes som et nødvendigt ritual. *Bass Rock* er endda blevet halvvejs accepteret – således at forstå, at fartøjet har tilladelse til at føre Træskibsejernes jomfrustander – fra solnedgang til solopgang.

Når tilstedeværelsen af et moderne glasfiberfartøj som *Bass Rock* (det skotske navn for Gannet – Havsulen eller Tossefuglen) nådigst tillades af de traditionsbelastede veteranskibsfolk, skyldes det, at båden hovedsagelig anvendes til maritim fotosafari, hvorved den har været et hjælpemiddel til at forevige en hel del af de kønne gamle sejlere i deres rette element.

Man må passe på ikke at undervurdere betydningen af, at mindet om de tilbageværende sejlførende brugsfartøjer bliver bevaret gennem bl.a. fotografier. Det gælder ikke kun flotte søstykker i frisk vind, men også nærfotos af interessante detaljer. Flere af de fartøjer, der er blevet fotograferet, siden vi for seks år siden begyndte på lidt mere systematisk veteranskibsjagt, er allerede gået al kødets gang, og endnu flere er blevet solgt til udlandet.

Som bekendt har de færreste mulighed for at tage fotos af deres egen skude under sejl (Vi har undtagelsesvis et af *Bass Rock*, men den står altså på grund). – Her skal slås stærkt til lyd for, at medlemmer af Træskibsejernes Sammenslutning benytter enhver gunstig lejlighed til at fotografere kammeraternes fartøjer ude til søs i frisk vind, og at der udveksles fotos.

Et foto af eget fartøj under sejl kan ofte have samme praktiske betydning for ejeren, som spejlet i badeværelset har for hans kontrafej. Det kan f.eks. give inspiration til ændringer eller forbedringer.

Et medlem af Sammenslutningen skrev: »Mange tak for tilsendte fotos. De bekræfter min anelse om fejl, især i riggen. Jeg er nu igang med at få udført en kraftigere mast. Topsejlsråen skal desuden skødes længere agter. Ligeledes vil jeg ændre den buede nedgangskappe til en flad skydekappe«.

En anden skibsejer, der $\frac{1}{2}$ år efter vort møde blev medlem af Sammenslutningen, takkede telefonisk for fotos af *Stumpede Dorete*. Han havde været på nippet til at sælge fartøjet, men efter at have set, hvor smukt det faktisk var, ville han beholde båden, rive styrehuset af og sætte mere sejl på.

Det er begrædeligt, at der først for fem-seks år siden begyndte at komme system i fotojagten på gamle sejlskuder, så meget mere som inspirationskilden kan spores tilbage til begivenheder i 1929 og 1939. Den direkte opmuntring, dateret september 1939 var et diplom ved »Store Nordiske Fotografiudstilling« på Charlottenborg i anledning af fotografiens 100 års jubilæum.



Stumpede Dorete.

I sandhedens interesse var diplommet en anerkendelse for moti-
vets sjældenhed og havde intet med dygtighed eller prima teknisk
udstyr at gøre. Diplombilledet var taget i 1929 med et 12 kroners
kasseapparat om bord i et stort fragtførende sejlskib, hvor besæt-
ningen trampede rundt i capstanen for at lette ankeret. Resultatet
skyldes et sammentræf af mange heldige omstændigheder – ikke
blot fototekniske. – Det største held lå i, at et besætningsmedlem
kunne tillade sig at fotografere, når de andre sled i det. Kendsger-
ningen var, at jeg havde haft ankervagt og faktisk nu skulle sove. –
Et minut efter, at billedet var taget oppe fra fokkeråen, blev alle
mand, også »den sovende« beordret til assistance ved capstanen.
Ankeret havde beknebet sig under koralrevet, og det gjaldt om at
få det brækket fri og hurtigst muligt komme ud af hullet i lagunen,
inden søbrisen satte ind.

I underste skuffe ligger en stor stak fotos, allesammen dårlige,
af situationer fra arbejdet om bord og af eksotiske sejlskibstyper.
– Et yderst magert resultat af otte sejlskibsrejser over Atlanten
og nogle ture Jorden rundt, altid med kameraet ved hånden. –
Sikke muligheder, der er gået tabt.

Det inspirerende diplom dukkede så op – på grund af krigen –
med stor forsinkelse, og der fulgte år med voksende forståelse
for at sikre sig billeder af sejlskibene, inden de forsvandt. Man
kan passende kalde det for perioden med lånte fartøjer, hvilket vi-
ste sig at være et irriterende handicap. Ofte blev der med stor vel-
vilje af Havnevæsenet stillet et fartøj til rådighed, når et sejlskib
skulle afgå fra København, men det fartøj, som benyttedes, måtte
helst ikke gå uden for reden, og alt for ofte måtte vi vende om, før
sejleren var blevet klædt rigtig på og havde fået farten op.

Hos Søværnet var der også undertiden mulighed for at låne en
båd ved særlige lejligheder. En sådan særlig lejlighed indtraf ved
skoleskibsregattaen i forbindelse med KDY's 100 års jubilæum i
1966. Med skipperne på samtlige storsejlere var der truffet aftale
om, at de ville sætte sejl snarest muligt, når de kom fri af havne-
hullet. Imidlertid var der til lånet af Søværnets fartøj knyttet den
klausul, at vi skulle landsætte den tyske marineattaché fra barken
Gorch Fock, når han ønskede at gå fra borde. Det ønskede nævnte
herre ikke, før barken næsten var på højde med Hven. I mellem-
tiden smuttede de andre sejlere fra os, og det var stort set kun bil-
leder af det tyske marineskoleskib, der kom i kassen.

Savnet af eget fartøj har næppe markeret sig stærkere end i juli
1974, da der i Øresund var arrangeret en fælles regatta for over
100 skoleskibe og gamle renoverede brugsfartøjer. Betingelserne
var næsten ideelle med det rigtige lys, masser af sejlere og en
overflod af frisk luft. For fotograferingslystne havde KDY-med-
lemmer stillet nogle store, komfortable motorsejlere til rådig-
hed, og jeg faldt for fristelsen.

*Den svenske marines øvelses-
skonnert Gladan ved Drogden
under Tall Ships race 1974.*



Det gik fint i starten bortset fra, at vi var fem fotografer i cockpitet, og der var kun plads til, at to eller tre ad gangen kunne arbejde i samme side, når et godt emne kom inden for skudvidde. Snart viste det sig også, at der var stærkt delte meninger om, hvad der var gode emner: Skonnerter eller fuldriggere.

Det sidste problem løstes af sig selv, da det blæste op til 14–16 sekundmeter vind, og motorsejleren ikke mere kunne løbe fuldriggerne op. Til gengæld gav vinden godt med buler på vandet, og det afsløredes hurtigt, hvem af de ombordværende, der ikke var søstærke. Motorbådens cockpit var glat som et badekar uden noget at holde sig fast i. Det kan endnu give mareridt at mindes, hvordan vi fem tumlede og gled og sjaskede og væltede rundt i søsprøjt og bræk for samtidig at fotografere en galease, der skummede forbi mellem bølgetoppene. – Det var ikke lutter diplomfotos, som blev taget.

Denne sejltur, og de mange gode emner, der gik tabt, afgjorde sagen. Vil man have gode resultater, må man selv kunne bestemme kurs og fart. Det følgende år lånte vi forsøgsmæssigt en lille sejlbåd med udenbordsmotor for at kunne følge veteranskibenes sommerregatta 1975 fra Korsør ned gennem Storebælt til det sydfynske. Vor båd var ikke hurtig, men vi var så heldige, at vinden var fløv. Sejlskibene brugte ikke motor i starten, men det

gjorde vi, og det lykkedes at komme på skudhold af næsten hver eneste båd i hele armadaen.

Resultaterne af denne regatta bidrog til at træffe beslutning om at anskaffe eget fartøj. – Havde Carl Lorentzen i Troense dengang villet sælge sin dejlige kvase *Vaar*, havde vi nok idag været fuldgode medlemmer af Træskibsejernes Sammenslutning med ret til at føre jomfrustanderen – også i dagslys.

Til gengæld viste det sig, at en moderne glasfiberbåd som *Bass Rock* er et langt bedre kompromis til løsning af sine forskellige formål. Her er den komfort, som fartøjets overkommando og trofaste rorgænger, Eva, fortjener. Her er mulighed for at deltage i kapsejladser, hvilket er den store lidenskab for sailing-master Lars, og her er en fotograferingsplatform, som kan flytte sig i al slags vejr.

Vist er det hyggeligt at pusle om en træskude, men youghurtbægeret giver lidt mere tid til at sejle. Hvad sejlskibsromantik angår, så mister vi ikke noget, for vi synes, at sejlskibsromantik beror mere på sejladsen, skibskammeratskabet og de fælles oplevelser end på duften af tjære. – I øvrigt bliver man jo ikke helt fritaget for de traditionelle vedligeholdelsesarbejder. – Også en moderne båd skal en gang imellem have rettet bulerne i kølen.

Shanty i Storebælt 1975.



De første år med *Bass Rock* blev der sejlet fra januar til december med eksperiering i isbrydning, overisning, vinterpåkledning og glasfiber-lapperi i frostvejr. Fra maj til oktober blev der jagtet veteransejlskibe – også under den årlige kapsejls Sjølland rundt, hvor man af og til kom tæt på en af sejlklubbernes gamle gaffelriggede øvelsesbåde eller på strejfende tilskuere.

Det store nummer var dog hver sommer at følge Træskibsejernes Sammenslutnings regatta gennem et par uger. Her var lejlighed til at komme tæt på, til at lære noget om små sejlskibe, og her var også tid til at være menneske blandt mennesker.

Festlig – men fortravlet for en billedsamler – er Sammenslutningens generalforsamling og pinsestævne. Vi oplevede det første gang i 1980 i Ebeltøft, og emnerigdommen var så stor og koncentreret, at det gav mørkekammerarbejde til mere end et halvt år bagefter. Af samme grund gav vi afkald på at følge Træskibsejernes sommerregatta 1980 til Mariager Fjord og Limfjorden. I stedet blev der planlagt en langtur med kombineret jagt på småvildt og storvildt.

Bass Rock lettede fra Rungsted den 5. juli og nåede på to dage ned til sit foreløbige revier mellem de sydfynske øer. Undervejs fik vi ved Venegrunden i Smålandshavet ram på en køn, tysk skonnert *Zuversicht*, der viste sig at være den tidligere *Cleo* af Egersund.



Niobe von Kaltehofe. Et møde på kapsejls Sjølland rundt 1979.

*Zuversicht, ex Cleo, ved
Venegrund i juli 1980.*



*Activ prøver de nye sejl på
Lunkebugten den 12. juli 1980*





*To englændere, lodskutteren
Jolie Brise og briggen
Royalist, i Femern bælt den
18. juli 1980.*

Den følgende uge blev der krydset mellem Lundeborg og Fjellebroen, og i hver eneste havn blev der snuset efter fartøjer, som kunne tænkes at være – eller senere at blive – af interesse. I søen blev der som sædvanlig holdt konstant udkig efter gaffelsejl i horisonten. Det bedste jagtbytte i dette terræn blev den tremastede bramsejlskonneret *Activ*, som efter salg til Tyskland og ombygning hos Michael Kiersgaard i Troense blev prøvesejlet på Lunkebugten. I fire timer stod Eva til rors for at give *Bass Rock* den rigtige afstand og de bedste skudvinkler, mens de nye sejl blev strakt om bord i skonnerten.

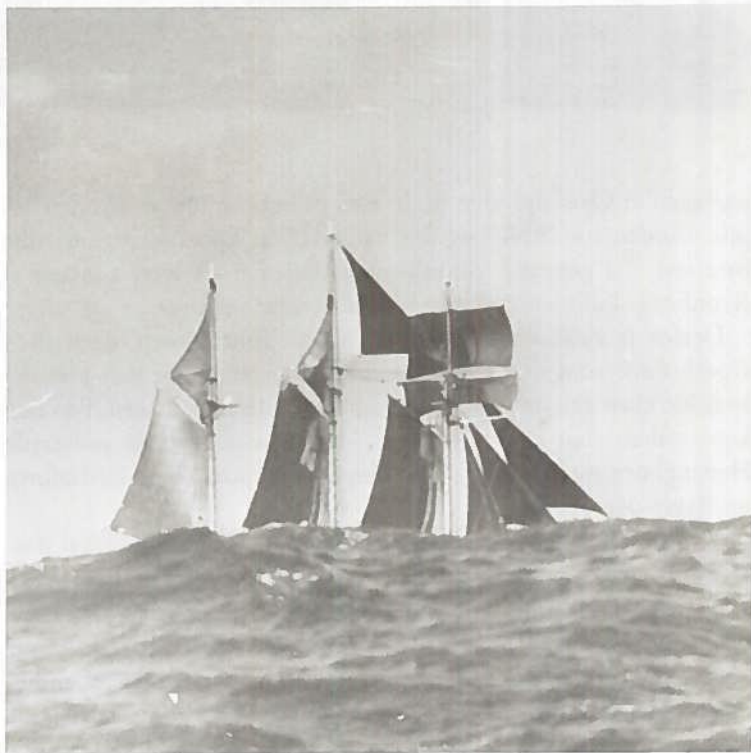
Med Lars som afløser for Eva blev kursen den 14. juli sat sydover via Drejø, Søby, Ærøskøbing, Birkholm, Marstal og Bagenkop til Østersøen, hvor vi den 16. juli lå i en vestlig piber og led ondt og ventede tålmodigt på, at 80–90 sejlskibe, deltagere i Operation Sail 1980, skulle passere på vej fra Kiel til Gedser. Ved Gedser skulle de starte på en kapsejls Gotland rundt til Karlskrona. Det viste sig imidlertid senere, at deres afsejling fra Kiel var blevet udsat på grund af blæsevejret, og medens det var dagslys kom vi kun på skudhold af en enkelt sejler, den amerikanske topsejlskonneret *Lindø*, som endda ikke var tilmeldt skoleskibsregattaen.

Den følgende dag krydsede *Bass Rock* på østsiden af Falster, hvor de fleste af sejlskibene var ankret op for at ride blæsten af i nærheden af startstedet. Starten på kapsejladsen var blevet udsat flere gange og fandt først sted den 18. juli kl. 7 om morgenen.

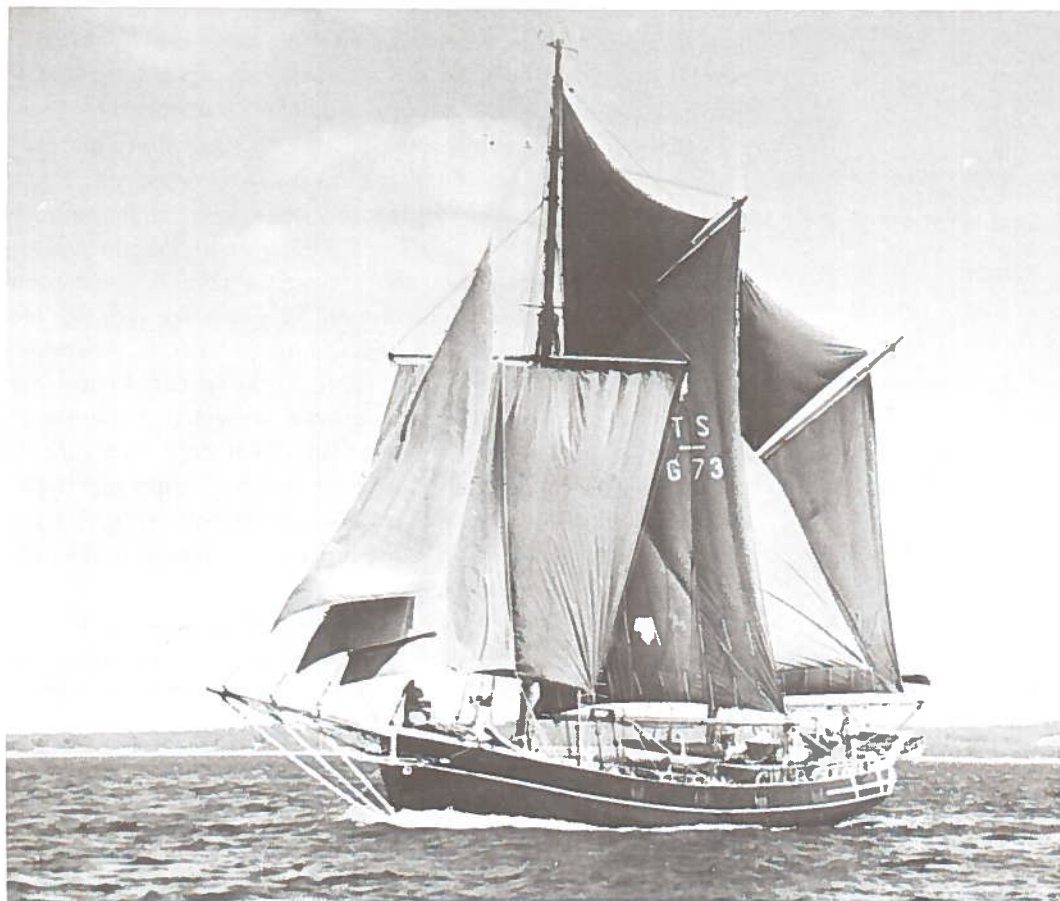
Det vil sige, at der skulle fotograferes i det væsentlige i morgengryet fra kl. seks til syv, og man kan vel dårligt tænke sig ringere betingelser, når der samtidig lå tunge regnskyer, så belysningstiden måtte ned på højst $\frac{1}{60}$ sekund. Under de herskende vejrforhold skulle den helst have været mindst $\frac{1}{500}$ sekund, for der var godt med spræl i skuden takket være krapsoen fra syd, der løb tværs af dønningerne fra gårsdagens kuling.

Startlinien var meget lang og feltet stærkt spredt. Endnu lige før startskuddet havde nogle af sejlerne skroget under horisonten. Det var en besværlig siksak-sejlads, hvor det i intet tilfælde var muligt at få mere end to skibe ad gangen i kameraets søger. Denne morgen i Femernbælt havde kostet strabadser, og den gav enkelte gode trofæer, men som helhed var resultatet middelmådigt både i kvalitet og kvantitet.

Vi besluttede at tage revance, når de mange skibe nogle dage senere skulle sejle i eskadre fra Karlskrona til Frederikshavn. Takket være radiosamtaler med et par af skibene efter deres afsejling fra Karlskrona kunne vi lægge vor strategi med henblik på, at



Amerikansk tre-mastet top-sejlskonneret Lindö bygget 1929 i Björkenäs. Femern bælt den 16. juli 1980.



*Carola af Travemünde,
bygget i Frederikshavn 1928,
ud for Viken den 28. juli 1980.*

passagen af Øresund ville finde sted tidligt om morgenen den 29. juli. Vinden var NNØ og det var givet, at kun de færreste ville føre sejl. Til gengæld ville de sætte sejl, når de efter passage af Kronborg skulle ændre kursen et par streger vestover.

Derfor lå *Bass Rock* parat ved Kulla Gunnarstorp, da barken *Gorch Fock* som den første dukkede op tæt under den svenske kyst klokken syv om morgenen og begyndte at sætte sejl. Bag den kom sejlere i en jævn strøm, og efterhånden som de passerede Helsingborg og spændte deres vinger ud, spredtes de i vifteform nordvest-over.

Vi følte os som ræven i hønsegården, og det blev en travl dag. Der løb en rivende strøm nordover, og efter hver fotografering var det om at komme sydpå med fuld fart efter det næste bytte. De fleste sejlede betydeligt hurtigere end *Bass Rock*, for eksempel firemasteren *Sea Cloud*, der løb 16 knob for motoren endnu under sejlsætningen. Derfor brugte vi den taktik at møde sejlerne på skærende kurs, fyre et par »skud« for boven og derefter dreje

ind på parallel kurs og lade dem passere i passende fotograferingsafstand.

Feltet spredte sig hurtigt, og selv om vi naturligvis lod de moderne fartøjstyper være i fred og koncentrerede os om at kigge efter gaffelsejl og råsejl, måtte der alligevel gang på gang prioriteres. Kikkerten blev taget i brug, når der – under hensyntagen til vor egen position – skulle tages beslutning om, hvorvidt vi skulle styre efter en galease ved Svinbådan eller en topsejlskonert ud for Ålsgårde.

Med et jagtbytte på en halv snes storsejlere og et dusin mellemstore og mindre fartøjer af mange forskellige nationaliteter kunne *Bass Rock* sætte kursen hjemover. Skibsdagbogen slutter:

– Gik inden for strømskæret ved Hellebæk. Kl. 1800 rundede Kronborg og satte fulde sejl. Vinden nu østlig 10–11. Labskovs og kaffe. Kl. 2000 ankomst Rungsted. Log 2860. Udsejlet 61 sømil. Sejltid 14 timer, heraf 9 for motor.