



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

# Årbog 1983



ÅRBOG  
1983

Omslag: Christian Nielsen som 12-årig ved roret i sin første jolle. *Cover: The twelve-year-old Christian Nielsen at the helm of his first boat.*

# ÅRBOG 1983

*Udgivet af*  
SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS  
VENNER



HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG  
(DANISH MARITIME MUSEUM)  
HELSINGØR

## HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1983 (bind 42 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos NoFo-print, Helsingør.

Reproarbejdet er udført hos NoFo-print. Papiret er 100 g

G Print Book, leveret af Havreholm Papir.

Redigeret af Hans Jeppesen, Hanne Poulsen

og Johnna Hendriksen.

ISSN 0085-1418

Bogladepriis kr. 120,00.

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag.  
Aftryk i referat af årbogens indhold er tilladt, når årbogen  
angives som kilde og et eksemplar af aftrykket indsendes til

Handels- og Søfartsmuseet.

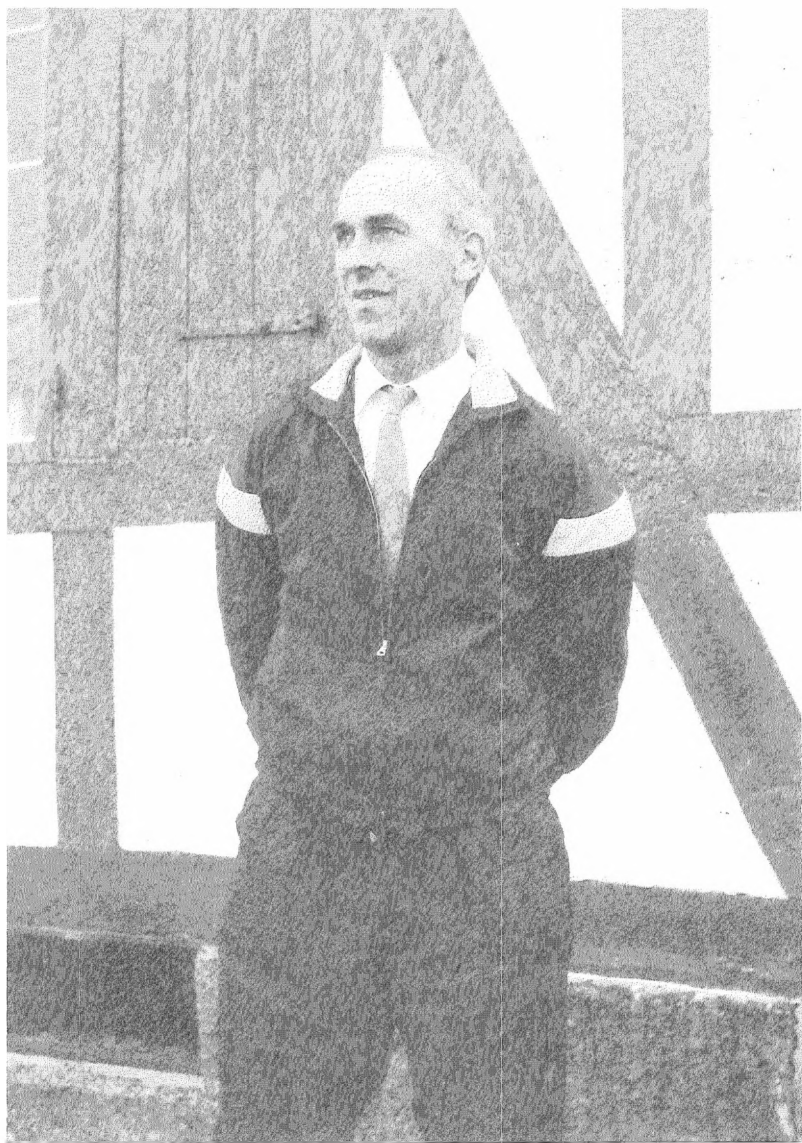
Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke  
indhentes gennem redaktionen.

## INDHOLD

Hans Jeppesen: Konservator Christian Nielsen .....	2
Knud Klem: Mit møde med Christian Nielsen ( <i>Christian Nielsen</i> ) .....	5
Arne Emil Christensen: Kragerø-Koggen, Bruksbåten som blev regattabåt ( <i>The Kragerø Cogs</i> ) .....	12
Palle Ove Christiansen: Håndværkeren i bådebyggeren - En skitse af arbej- de og mentalitet ( <i>Ideology and Culture of Family Based Crafts</i> ) .....	19
Ole Crumlin-Pedersen: Med »Nordisk Maritimhistorisk Arbejdsgruppe hos Christian Madsen i Lynæs ( <i>The Scandinavian Maritime History Working Group's Visit to Christian Madsen's Boatyard in Lynæs</i> ) .....	52
Morten Gøthche: Dan & Viktoria, To Åledrivkvaser ( <i>Dan and Viktoria, Two Eel Drifters</i> ) .....	69
Henning Henningsen: Skikke ved søsætning, navngivning og dåb af skibe i Danmark ( <i>Launching, Naming and Christening Ships in Denmark</i> ) .....	97
Jens Lorentzen: Sjøtting, Nyt liv til gammelt ord ( <i>Sjøtting: New Life in an Old Word</i> ) .....	123
Anders Monrad Møller: »Her er intet skibsværft....«, Skibsbygningen i in- dustristatistikken 1823-1855 ( <i>Shipbuilding in Industrial Statistics 1823-1855</i> )	130
Holger Munchaus Petersen: Krydstoldjagt »No XXVII« ( <i>Revenue Cutter No XXVII</i> ) .....	149
Wolfgang Rudolph: Pflingstbusch und Weihnachtsbaum im Topp Brauch- tümliche Zeichensetzung auf Schiffen ( <i>Pinsegrønt og juletræ i mastetoppen, folkelig udsmykning på fartøjer på den sydlige Østersøkyst</i> ) .....	164
Max Vinner: America, Argus og Niels, Om en berømt amerikansk skon- nerts indflydelse på dansk skibsbygningskunst ( <i>America, Argus and Niels</i> )	172
Morten Gøthche: Konservator Christian Nielsens virke på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg ( <i>Christian Nielsen's Conservation Work for the Danish Maritime Museum</i> ) .....	203
Museets protektor, komité og personale .....	230
Museets beretning for 1982 .....	232
Maritime småartikler ( <i>Maritime Notes</i> ):	
Hanne Poulsen: Samlingen fra pastor Olaf Kure i Assens (1898-1981) .	237
Hanne Poulsen: Overlærer Knud Fredfeldt (1918-1982) .....	241
Museets regnskab for 1982 .....	244
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners beretning og regnskab for 1982 .....	250
Selskabets bestyrelse og nytilkomne medlemmer .....	258

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, til 1962-66 i årbog 1966, til 1967-71 i årbog 1971, til 1972-76 i årbog 1976 og til 1977-81 i årbog 1982.

Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 1986.





# KONSERVATOR CHRISTIAN NIELSEN IN MEMORIAM

I 1982 døde Christian Nielsen 68 år gammel. Hermed mistede den maritime forskning en enestående personlighed og indsigtsfuld specialist, og Handels- og Søfartsmuseet mistede desuden en trofast og mangeårig medarbejder.

Christian Niensens betydning som museumsmand, vejleder, samtalepartner og inspirator har gjort det naturligt, at denne årbog er tilegnet ham.

Christian Nielsen ville have læst alle artiklerne grundigt med blyantskommentarer i margin. Ved en passende lejlighed ville forfatterne nok få nogle mundtlige bemærkninger. Sandsynligvis ville det være i form af spørgsmål eller diskrete antydninger, men ikke uden den selvfølelse, som dyb fortrolighed med et emne kan give. Når Christian Nielsen værdsatte et menneskes væsen og faglige indsigt, kunne samtaler blive til udbytterige diskussioner.

Blandt forfatterne er kolleger, venner og elever af Christian Nielsen, der alle har deltaget i det faglige interessefællesskab, som artiklerne er udtryk for.

*Hans Jeppesen*

# Mit møde med Christian Nielsen

Af

KNUD KLEM

*Museets mangeårige leder Knud Klem var i høj grad medvirkende til, at Christian Nielsen blev tilknyttet institutionen. I artiklen fortæller han, hvordan kontakten mellem Christian og Handels- og Søfartsmuseet blev etableret og udbygget.*

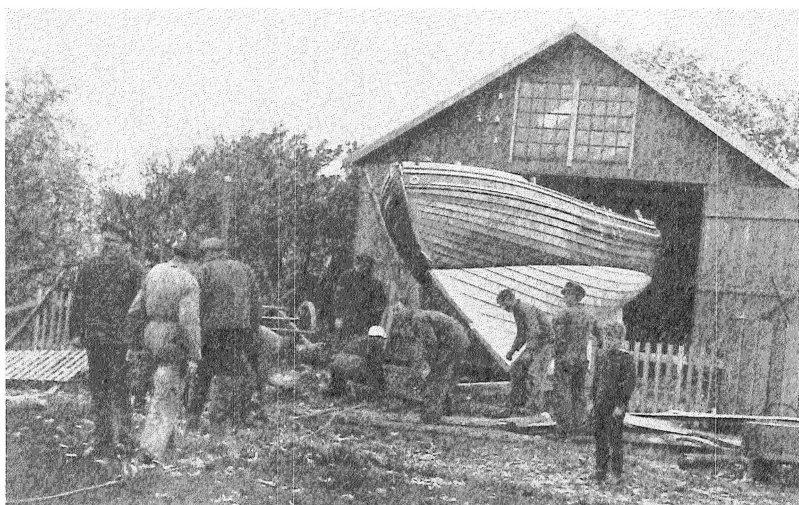
Mit møde med Christian Nielsen skriver sig i første omgang fra hans kontakt med museets senere skibstekniske konsulent, civilingeniør Knud E. Hansen, der dengang var ansat på Helsingør Skibsværft og samtidig var hovedlærer i skibsbygning ved Helsingør Teknikum, hvor jeg selv også underviste. Knud E. Hansen fik i den periode sit første familiefartøj »Solstraale«, bygget på Christians far Carl Nielsens bådebyggeri ved Fejø havn, der i tiden forinden var udbygget med en byggehal, hvor fartøjerne kunne spanterejses og klædes under tag. Jeg besøgte familien Carl Nielsen sammen med Knud E. Hansen, der ønskede at tilse byggeriet. Både Carl og Christian Nielsen var særdeles ivrige debattører, og der opstod den livligste diskussion både om »Solstraale« og bådebyggeri i almindelighed. Det var folk, der var inde i de faglige anliggender, ikke mindst hvad der i større og mindre grad omfattede de lokale forhold. I Christians bedstefar Niels Christian Nielsens tid var især skabt de grundgående åle drivkvaser, der indtil motorens indførelse var så anvendelige og gangbare og byggedes af familien i stort tal. Denne danske type drøftedes ivrigt og sattes i forhold til de tyske klipperbyggede drivkvaser, som i perioden så stærkt havde konkurreret med de danske. Først og fremmest drøftedes naturligvis »Solstraale«.

Det fremgår af Palle E. Christiansens artikel i nærværende årbog, at Carl Nielsen ikke helt var indstillet på Knud E. Hansens ønsker om at overføre den gamle danske jagts traditioner ind i en 23 fods lystbåd, men de fandt opgaven spændende og bøjede sig for Knud

E. Hansens ideelle ønsker. Desuden var det jo dejligt arbejde at samle sig om i en død periode. Problemerne om »Solstraale« drøftedes dog under taktfulde former. Man havde nemlig også andre grunde til at vise sin taknemlighed over for Knud E. Hansen. Denne forstod, at Christian Nielsen, som den dygtige bådebygger han var, også burde lære at opmåle og tegne. Christian Nielsen havde aldrig passeret nogen teknisk skole, men Knud E. Hansen fik lavet det arrangement, at Christian på Helsingør Teknikum kunne lære at tegne, således at han kunne deltage i en del af undervisningen på Teknikum. Det var jo ikke til at tænke på, at han kunne blive skibskonstruktør (skibsingeniør). Det rakte pengene ikke til, og de teoretiske forudsætninger, som skolen ville kræve, manglede. Men tegning fik han lært, først forsigtigt med blyant, senere dristigere med pen og ridsefjer i tusch. Allerede på dette tidspunkt havde vi iagttaget, at han var en særdeles habil modelbygger, og han leverede modeller til Søfartsmuseet og satte, så vidt jeg erindrer, sin bådebyggerlægt det første minde ved den fortrinlige model af åledrivrvasen »De 13 Søskende« af Askø, bygget af bedstefaderen i 1911. Som bekendt udviklede han ved sin praktiske snille en opmålingsmetode, som gjorde ham til en hurtig og dygtig opmåler. Han har redegjort for sin metode i museets årbog for 1958, så andre kan drage nytte heraf.

Naturligvis ville museet gerne have knyttet dette talent nærmere til sig. Desværre var der ingen bevilling dertil, og Christian foretrak også at arbejde hos sin far i sæsonen, så længe der var arbejde, hvorefter han ved efterårstid tog til Sakskøbing, hvor han udførte forskelligt arbejde ved sukkerfabrikken, hvor man var glad for hans arbejde, og Christian var tilfreds med det udkomme, han således på forskellig måde skaffede sig.

Da kustode August Nielsen afgik ved døden i 1952, var der pludselig en lønning til rådighed, men rigtignok som kustode og ikke som modelbygger. Jeg tilbød Christian denne post, og nu slog han til. Jeg lovede, at jeg af al magt skulle søge tilvejebragt en selvstændig bevilling, og det var af politiske grunde nok mest praktisk at søge om en konservatorstilling, for en modelbygger, som det først og frem-



Civilingeniør Knud E. Hansens lystfartøj »Solstraale« rulles ud af familien Niensens værksted på Fejø i 1939. Midt i billedet ses den 25-årige Christian Nielsen, og manden med hvid hue er hans far, bådbygger Carl Nielsen. (Efter fotografi venligst udlånt af læge, fru Helga Knud E. Hansen). *Solstraale, a yacht built for Knud E. Hansen, being rolled out of the Nielsen family's boatyard on Fejø in 1939. In the centre the twenty-five-year-old Christian Nielsen; in the white hat his father, Carl Nielsen.* (Photo by courtesy of Mrs. Knud E. Hansen).

mest drejede sig om, ville nok vanskeligt gå igennem. Men man kunne jo godt lade konservator fortrinsvis bygge modeller. Fra en onkel havde Christian tidligere arvet et hus på Fejø i nærheden af forældrenes hus, og her var han flyttet ind, men til alt held besluttede han at sælge det.

Som det var at vente, slog embedsmænd og politikere op i lønningens loven under konservatorer, hvor man fandt nogle stykker ved Zoologisk museum, som udstoppede fugle. De var lønnet på et meget lavt løntrin, og det godtoges så af ministerium og finansudvalg.

Det var ikke helt efter museets ønsker. Der er adskillige hundreder af folk, som stopper fugle ud, men kun få modelbyggere af Christians særegne talent. Vi måtte slå os til tåls med det, men jeg lovede

Christian af al magt at bibringe myndighederne denne opfattelse. Det lykkedes også, men det tog lang tid, og selvom det løntrin, som han nåede op på, ikke var ganske tilfredsstillende, var det dog et godt skub fremad, og Christian erklærede sig tilfreds.

I øvrigt har det jo været alle konservatorers lod, at de var udgået fra håndværket og derfor lønningsmæssigt klassificeredes som håndværkere. Christian delte der skæbne med adskillige andre tilsvarende kunstnere, bl.a. alle Nationalmuseets mange fremragende folk i denne kategori, og der har skullet flere museumslove og -nævn til, før vi kom så vidt, at vi nu har en konservatorskole, som henhører under Kunstakademiet, så museerne kan håbe på at få de rette folk til bedre lønninger.

I øvrigt har det for museet været af den største betydning, at Christian var håndværker, for når vi kom rundt på forskningsrejser langs de danske, svenske og norske kyster (vi mangler endnu Færøerne, tildels også Grønland) og besøgte bådebyggerierne rundt omkring, var Christian den, vi havde mest glæde af, når der skulle stilles spørgsmål, for bådebyggerne antog Christian for en af deres egne, som de lettere åbnede sig overfor end for lærde akademikere.

Det var en stor glæde at besøge Christian i hans barndomshjem. Det har min kone og jeg gjort flere gange, og vi har nydt den overmåde hyggelige stemning og fremragende gæstfrihed både fra hans fars og ikke mindst fra hans prægtige mors side. Forældrene forstod i høj grad værdien af deres børns uddannelse. Han havde en søster, som var uddannet havearkitekt og gift med en lærer. Der var et hjerteligt forhold mellem de to søskende, og man mærkede knapt den reservation, som Christian kunne nære over for belæste folk.

Christian havde et stort handicap derved, at han var uhjælpelig ordblind. Det var et begreb, der i hvert fald dengang var ubekendt på Fejø. Det er næppe nok gået op for befolkningen på de mere ydmyge steder og måske endda også i større samfund, og det godtages stadig ikke rigtigt blandt folk. I de allerfleste tilfælde kan velbegavede elever i kraft af deres intelligens klare sig langt med egne kræfter. Svaghederne bliver først opdaget, når de skal skrive HF- eller stu-



Christian Nielsen i modelværkstedet på museet i 1959. *Christian Nielsen in the Museum's model workshop in 1959.*

dentereksamenstil. Eleverne selv og ikke mindre deres forældre føler en vis skam derved. Jeg har haft den glæde i min daværende egenskab af formand for skolekommissionen i 1943 at tage initiativ til indførelse af ordblindeundervisning i Helsingør. Det begyndte småt, men er efterhånden en stor institution, som gør sin gavn men trods alt næppe finder alle.

Min kone er skolepsykolog både af uddannelse og af medfødte egenskaber. Hun har en særlig evne til at få folk til at lukke sig op og søge vejledning også af egen drift, fordi de ved, at de kan gøre det trygt og uden indiskretioner. Denne tryghed følte Christian over for hende. Han har ved adskillige lejligheder, når han kom hos os, og da han var så umådelig hjælpsom over for sine venner, var det ikke sjældent, tillidsfuldt talt med hende og søgt vejledning for sine bekymringer.

Han blev som bekendt forfatter og skrev gode afhandlinger og bøger, bl.a. den ofte udgivne om »Danske Bådtyper«, der rummer kvintessensen af hans arbejde på museet. Der er ikke den ringeste tvivl om, at han ved ordblindeundervisning i rette tid og på rette måde ville have kunnet komme langt videre, hvis han havde kunnet gøre tingene selv, også hvad sprog og grammatik angik, og han kunne være blevet støttet ved taleundervisning.

Heldigvis nåede han anerkendelse som kapacitet. Hans bog kom i flere udgaver og blev i 1980 udgivet på engelsk.

Anerkendelsen skete også gennem den hjælp, han har ydet ejerne af træskibe. Også her gjorde han sig gældende og følte, at han helt slog til, og den virksomhed har skibsejerne haft al mulig grund til at være glade for, og ikke mindst på dette område har museet haft grund til at værdsætte hans arbejde. Den anseelse, han nød i disse kredse, blev ikke alene hans men også museets.

Når man anvendte ham så stærkt på disse områder, måtte det naturligvis gå ud over det almindelig konservatorarbejde og modelbyggeriet. Man kan jo ikke være to steder på een gang. Selvsagt vanskeliggjorde hans voksende sygdom også hans arbejde og måtte anspænde hans kræfter.

Gennem en menneskealder har jeg følt ham som en af mine virkelig gode venner. Både han og hans kone var velkomne gæster. Af faglige årsager og på grund af hans store hjælpsomhed var det oftest ham, vi så. Jeg husker i høj grad hans reaktion, da jeg bad om at måtte sige du til ham. I min tid var du-formen knap så udbredt som senere, men derfor, hvor den anvendtes, desmere værdifuld. Hans svar var: Man kan da ikke sige du til sin direktør. Han lærte det efterhånden, men aldrig helt, navnlig ikke i den skriftlige form, hvor man lettere er i stand til at undgå den direkte tiltale, og hans skriftlige hilsner afsendtes ikke fra Ketty og Christian, men fra Ketty og Christian Nielsen.

Som museumsmand har det været en af mine største glæder at benytte ham i museumsarbejde og have lov til at kalde ham min ven.

## CHRISTIAN NIELSEN

### *Summary*

Christian Nielsen's association with the Danish Maritime Museum was largely due to the efforts of Knud Klem, who was for many years its Director. In his article he tells of Nielsen's first contact with the Museum in 1939, when he made his first model for it - of *De 13 Søskende*, an eel drifter. In 1953 he was appointed to the permanent staff as conservator and model builder.



# KRAGERØ-KOGGEN, BRUKSBÅTEN SOM BLE REGATTABÅT

Af

ARNE EMIL CHRISTENSEN

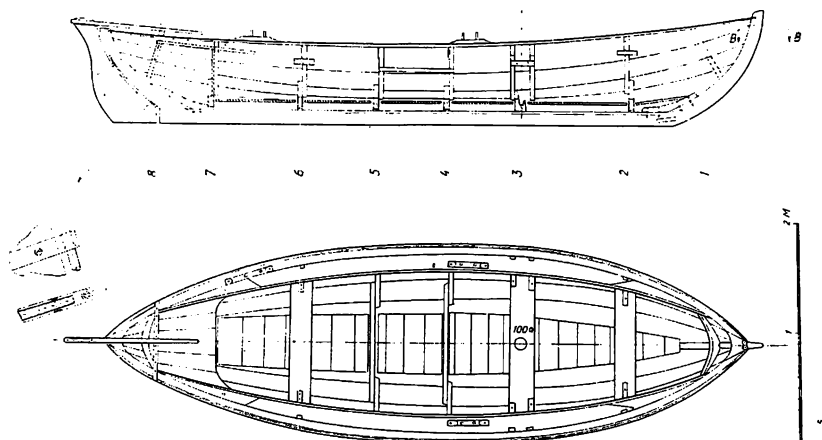
*Forfatteren er førstekonservator på Universitetets Oldsaksamling i Oslo, og i artikkelen fortelles om Kragerø-koggen, en norsk brugsbåt, der blev kapsejladsfartøj. Under den Nordiske maritimhistoriske arbejdsgruppes feltarbejde i Norge i sommeren 1966 opmålte Christian Nielsen en af disse både, hvilket resultat publiceres her.*

At en bruksbåt-type blir regattabåt, er ikke noe uvanlig. Eksemplene fra England, »the yachting's« hjemland er mange, og i våre farvann er det nok å nevne de danske kragejoller, svenskenes kosterbåter, oselverne i Bergensdistriktet og snekkene i Kristianias seilermiljø i 1870 og 1880-årene.

»Kragerøkoggen« er en slik båtttype. Hvorfor man på Telemarkskysten, mellom Langesundsfjorden og Gjernessangen har valgt å kalle en skarp, kjølbygget båt for kogg, mens resten av Sørnorge sier snekke eller sjekte, er foreløpig en gåte. Opprinnelig er jo dette navn på en helt annen skrogform. (Crumlin-Pedersen 1965). Bohuslän har også en kjølbåttype som kalles kogg eller kåg, men det er en større og tyngre båt enn Telemarkskystens kogger. (Svensson 1982).

Nok om det, i Kragerøskjærgården var kogg det vanlige navnet på den lokale ro- og seilbåttype. Båtene ble brukt til småtransport og fiske, der som ellers på kysten. Brukskoggene var som regel 16-18 fot lange, som regel bygget av furu og forholdsvis slanke i formen til å være østnorske. Riggen var spriseil og fokk.

Det er vel rimelig å tenke seg at fiskerne på denne del av kysten har kappseilt når anledningen bød seg, slik det var vanlig ellers, men Kragerø Seilforening var opprinnelig en forening for byens folk mer enn skjærgårdens, og det ble seilt med andre båttyper. Imidlertid var det interesse også for å kappseile med båter som falt rimeligere i



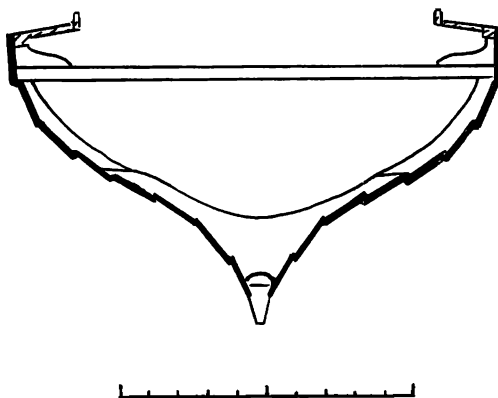
B-kogg »Reka« i Christian Niensens oppmåling. *Drawing of the Reka, a B class cog, done by Christian Nielsen, 1966. Built as a working boat about 1900 and adapted for racing about 1920 the Reka scored many triumphs in regattas with the well known cog sailor Harald Postmyr at the helm.*

pris, og omkring århundreskiftet fikk den lokale båttypen innpass på regattabanen.

De første kappseilingskoggene var vanlige bruksbåter, eventuelt lett modifisert med skvettganger og litt ekstra ballast. Etterhvert som kappseilingen med kogg ble populær, ble det bygger rene regattabåter. Disse er fortsatt sterkt preget av brukskoggens linjer, men i samarbeid mellom bruker og båtbygger ble båtene gjort skarpere og dypere, og gjerne også noe større enn brukskoggene, samtidig som seilføringen ble øket.

For å få rettferdig kappestrid, ble koggene delt i klasser, A-, B- og C-kogg. A-koggene var de rene regattabåtene, mens B- og C-koggene gjerne hadde en bakgrunn som bruksbåter.

A-koggene var litt større enn de andre klassene, gjerne omkring 20 fot lange. Koggene er åpne båter, bare med en liten skvettgang. En A-kogg kan ha opptil 400 kg. ballast, bly under tiljene, og ved en



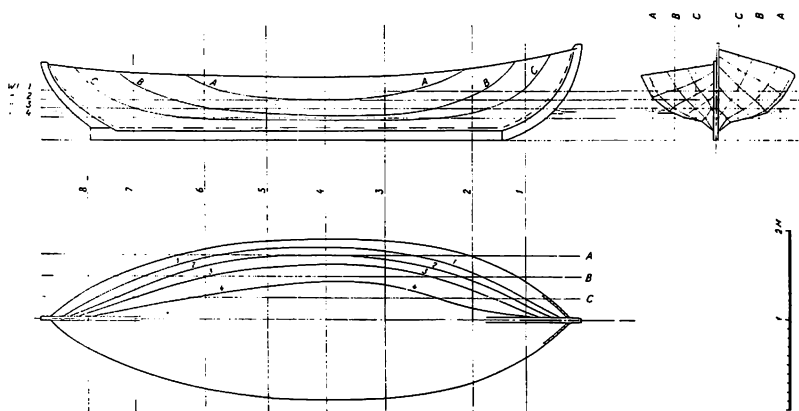
Midtspant på Risørbygget A-kogg, skissemålt av forf. Målestokken er en meter.  
*Midship section of an A class cog built at Risør, sketched by the author. A cogs were only intended for racing and some of the best were built at Risør. The scale is 1 metre long.*

kullseiling heter det at »de flyter som en brynestein«, dvs. de går rett til bunns.

De som likte å seile hardt på regattabanen, hadde derfor gjerne en lang line, pent kveilet og solid festet til mastetofa, med en passende flottør i enden. Hvis det gikk galt, var det da en nokså enkel sak å få berget havaristen.

Da klassen var på høyden av sin popularitet i 1940-årene, kunne det starte opptil 40 båter i de viktigste seilingene. Hovedtyngden av koggene har alltid hørt til i Kragerø, men typen har lang tradisjon i Langesundsfjorden, både bruksbåter og kappseilere. Fig. 3 viser en »Brevikskogg« i Knut Weibusts oppmåling. Noen av de beste A-koggene var bygget i Risør, og koggeseilasene har samlet deltakere fra kysten helt ned til Kristiansand.

Som alle langkjølete spissgattere er koggene relativt tunge å få over stag, de krever mer av mannskap og rormann enn en hekkbåt med kort kjøl. Imidlertid er koggen med sitt slanke skrog og sin store rigg en meget rask båt som gir selv kresne seilere full valuta for innsatsen.



Brevikskogg, bruksbåt. Etter Weibust 1958. *The Brevik cog, a working boat from Brevik in Langesunds Fjord, where there was a long tradition of such craft.*

Ved Nordisk Maritimhistorisk Arbeidsgruppes feltarbeid i Kragerøområdet sommeren 1966, ble vi oppmerksom på, at Berg - Kragerø Museum eiet en B-kogg, »Reka«, vel kjent for sine meritter på regattabanen med den kjente koggeseileren Harald Postmyr som rormann. »Reka« er bygget som bruksbåt omkring 1900, og ble modifisert for regattabruk omkring 1920. (Gøthesen 1977, s. 136 f). Ingen kogger er bygget etter tegning, og etter det vi kunne finne ut, var ingen oppmålt, slik at det var naturlig å be Christian Nielsen om å foreta en oppmåling.

»Rek« lå lagret under åpen himmel, med kjølen i været og dekket av en presenning. Med forenete krefter fikk Arbeidsgruppen snudd båten på rett kjø, og Christian fant frem tommestokker, målebånd og rutepapir.

Resultatet ses i fig. 1. Som nevnt er »Reka« en B-kogg med bruksbåtfortid, slik at hun ikke er representativ for de rene kappseilingskoggene. Desverre er det etter det jeg vet, aldri foretatt noen fullstendig oppmåling av noen A-kogg. Denne kompletteringen av Christian Niensens »Reka«-oppmåling bør absolutt gjøres, og vi får

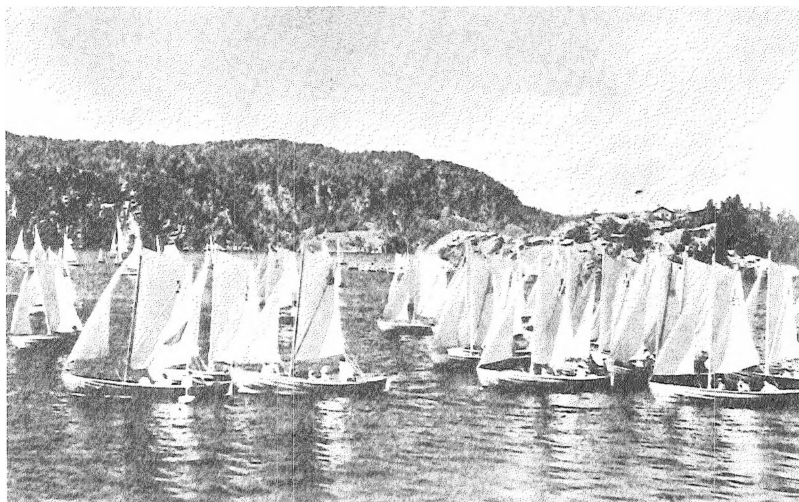
håpe, at det er mulig å finne tid til det en gang. For å vise hvor skarpe A-koggene ble bygget, gjengis en skissemessig oppmåling av midtspantet på en Risør-bygget A-kogg i fig. 2.

Etterhvert er B- og C-koggene praktisk talt forsvunnet, og også A-klassen har skrumpet betenkelig inn, selv om ivrige seilere helt fra Lillesand har vært årvisse gjester ved regattaene i Kragerø.

Det er lenge siden flåten fikk tilskudd av nye båter, og det er nok ikke mange båtbyggere igjen som ville våge seg på å bygge en kogg på tradisjonelt vis. Koggene har aldri været bygget etter tegning. Hovedmål og seilareal var fastlagt, men detaljene i skrogformen ble utformet i samråd mellom bestiller og båtbygger. Koggene bygges i vanlig klinkbyggingsteknikk, bordgangs-skallet først og spantene etterpå. Som vanlig blandt østnorske båtbyggere brukes maler som hjelpemiddel i formgivningen. Det vanligste er tre eller fem spantmaler, men øvete båtbyggere kan nøye seg med en mal ved største tverrsnitt, dette ligger gjerne ved seiltoften. Det er også vanlig å ha fasongmaler for formen på for- og akterstevn.

I de senere år har det været nok så få kogger å se på Kragerøfjorden, og gjennomsnittsalderen på rormenn og mannskap har været betenkelig høy. Det har derfor vært en viss bekymring for at klassen skulle forsvinne når den gamle garde av entusiastiske koggeseilere ble for gamle til aktiv regattaseilas. Heldigvis ser det ut til at bekymringene har været grunnløse. Lokalavisen Vestmar i Kragerø kunne 13/8-82 melde at det nå var stiftet en spesialforening for koggene. Foreningens hovedformål er naturligvis å seile, men medlemmene reparerer eldre kogger på dugnad, og vil søke å finne fram til båter som ligger ubrukt, for å få dem i seilbar stand igjen. Koggene skal ikke bare brukes til kappseilas, men også som turbåter.

Forhåpentligvis vil denne fine båttypen ha en lang fremtid i norsk seilsport, ved siden av andre »nasjonale« klasser, såvel som de mer internasjonale, nye typene. Knivingen på regattabanen blir sikkert like skarp i fremtiden som tidligere, selv om det vel i dag er få eller ingen som benytter de heksekunstene forrige generasjon av koggeseilere kunne ty til.



Tett start i A-klassen, mens koggene fortsatt var tallrike. Foto fra Harald Postmyr, Kragerø. *A photograph supplied by Harald Postmyr shows the start of an A class cog race, when cogs were still very numerous.*

Harald Postmyr, »Reka«s tidligere eier, som i mange år har vært en sikker deltaker i regattaene, og nesten like sikkert har møtt opp ved premiebordet, kan fortelle om forberedelsene før store dyster på regattabanen. Da lå enkelte av koggene bortgjemt i stille viker mens eieren arbeidet med hemmelige smørelser både over og under vannlinjen. Det er kjent at ovnsverte til polering av undervanns-skroget og grønnsåpe på fribordet har vært forsøkt som fartsfremmende miksturer. I hvor høy grad dette har hjulpet, er uvisst, det viktigste var tross alt god båt og dyktig mannskap.

## Litteratur

*Crumlin-Pedersen, O. 1965. Cog - kogge - kåg. Handels- og Søfartsmuseets årbog. Helsingør.*

- Fjellsson, S. 1982. Kågen, dokumentasjon av ett båtbygge.*  
*Gathesen, G. 1977. Norske Båter, Skagerakkysten. Oslo.*  
*Weibust, K. 1958. The crew as a social system. Oslo.*

## THE KRAGERØ COGS

### *Summary*

The author, who is curator at the Viking Ship Museum in Oslo, describes the Kragerø cog, a type of craft which starting off as a working boat was developed as a racer. Many such examples are also known in England. As to the name itself he contents himself with noting that it is a mystery why both on the south east coast of Norway and on the Swedish west-coast a fine keel built boat is called a cog.

About the turn of the century this local boat type began to appear in the regattas held by Kragerø Sailing Club, in which local people had formerly raced other more expensive boats. As cog races became popular, instead of slightly adapted, smaller versions of the working boats, boats built especially for racing began to be used. As a rule these were larger, finer and deeper, and carried more canvas. They were never built according to plans but in the customary way of clinker building with the details of the hull agreed upon between the owner and the builder. As was usual in east Norway three to five moulds were made use of in shaping the hull.

In order to ensure fairness in racing cogs were divided into three classes, A, B, and C, of which those in B and C had often been used as working boats. A cogs were usually larger, about twenty foot long. These open shallow boats might carry four hundred kilograms of lead as ballast, and if they capsized they went down like a stone. While carrying out fieldwork in the Kragerø district in the summer of 1966 a working party from the Scandinavian Society for Maritime History discovered that the Kragerø Museum possessed a B class cog, the *Reka*, which Christian Nielsen consequently made drawings of.

After a lapse of time, when it almost seemed as if there was a danger of the cog disappearing altogether, there is now renewed interest in this old craft. A society was formed in 1982, for the purpose both of sailing cogs and also preserving and restoring old examples.

# HÅNDVÆRKEREN I BÅDEBYGGEREN

## En skitse af arbejde og mentalitet

Af

PALLE OVE CHRISTIANSEN

*Håndværksstudier fokuserer ofte på selve håndværksprodukterne eller på værktøjet og dets brug. Lektor Palle O. Christiansen, Institut for europæisk folkelivsforskning, forsøger her ud fra Christian Nielsens egne beretninger at skitsere rammene for den ideologi og fagspecifikke kultur, som findes i den lille familiecentrerede bådebyggerbedrift og i selve bådebyggerhåndværkets egenkarakter.*

Denne artikel er en skitse til studiet af bevidsthed, fagstolthed og håndværkets »mysterier«. Den handler ikke hele vejen igennem om familien Nielsens bådebyggervirksomhed på Fejø, selv om der ofte anvendes eksempler herfra. Den handler i egentligste forstand om den struktur, dette småskibshåndværk er del i, og om den mentalitet det bærer i sig. Først skal vi dog stifte bekendtskab med en del af familiens virke på øen.

### *Et kendt forløb*

Bådebyggeriet på den lille ø Fejø blev startet af konservator Christian Nielsens farfar, Niels Chr. Nielsen, f. 1851. Han var selv søn af en møllersvend og skrædder på øen og kom i skibstømmerlære i Karrebæksminde, hvor der byggedes ret store skibe. Her boede han hos mesteren og havde mulighed for også selv at lave sig det mest fornødne skibstømrerværktøj. Da han i 1870 var udlært, tog han hjem og begyndte rundt omkring at reparere både og bygge joller, hvor der var mulighed for det. Efter et par års forløb kom han som tømmermand på langfart med store skibe og købte for sin hyre hen ad vejen en del specialværktøj. I 1877 vendte han tilbage til øen og erhvervede for opsparede penge en lille jordlod i Dybvig, hvor han byggede sig et hus og et lille værkstedsskur. I 1885 giftede han sig og



ernærede sig i Dybvig ved reparation af Smålandsfarvandets skuder (bl.a. til farter på København) og nybyggeri af fiskerbåde og joller. I 1894 lykkedes det ham på baggrund af det stedlige åle drivvådsfiske-ri at udvikle en grundgående, let håndterlig og billig åle drivkvas, som blev et virkeligt scoop for bådebyggeriet. Niels kom - ofte med en mand (og sin kone) til hjælp - til at bygge ikke mindre end 40 kva-ser i tiden op til 1914.

Niels og hans kone fik i alt fem børn, og den ældste, Carl Nielsen (f. 1886), som siden sin konfirmation havde sejlet som sømand i både sejl- og dampskibe, kom i 1907 hjem for at hjælpe til med bådebyggeriet. Han begyndte dog samtidig også at fiske sild og istand-satte en gammel udtjent båd, som også de yngre brødre kunne fiske ål fra, samtidig med at den kunne anvendes til at hente træ til bådebyggeriet fra Torrig-skovene. Så sparede man fragten til en båd-skipper.

Efter orlogstiden arbejdede Carl fra 1909 sammen med faderen, og da denne i 1911 købte et fhv. skipperhus ved siden af bådebygge-riet, kunne Carl ved sit giftermål i 1912 overtage det oprindelige hus. Det gamle værksted var kort tid forinden blevet gjort til en del af stuehuset og et nyt større værksted bygget op.

Carl overtog successivt bådebyggeriet, og da faderen Niels døde i 1917, blev den 28 fods båd, der var under bygning, ganske rolig byg-gert færdig af Carl.

Carl og hans kone fik to børn, en pige og en dreng. Drengen, Chri-stian Nielsen, f. 1914, kom efter konfirmationen i lære som bådebyg-ger. De to første år lærte han hos faderen, de tre sidste hos en anden bådebygger på havnen. Derefter tog han til Nakskov Skibsværft A/S og Langå bådebyggeri for at lære mere, således at han både havde kendskab til klinkbygning af mindre fartøjer, til bygning af større fi-skekuttere og til skibstømrerarbejde på et jernskibsværft. Som sin far tog Christian undervisning i skibstegning og konstruktion (i Helsingør). Han fik også kontakt med Handels- og Søfartsmuseet, som han kom til at bygge skalamodeller for, og i mange somre op-målte han gamle egnskarakteristiske bådtyper for museet. I 1953

sagde han ja tak til at blive fast modelbygger og konservator på museet og forlod dermed bådebyggeriet på Fejø. Faderen Carl blev dog ved med at bygge både, til han blev over 80 år. Den sidste større båd lavede han i 1949, men byggede siden et utal af joller og pramme samt udførte meget reparationsarbejde. Bådebyggeriet ophørte først endeligt i begyndelsen af 1970'erne og havde således brødfødt to og et halvt slægtled af familien Nielsen.

### *Håndværkets struktur*

Umiddelbart er dette forløb en kort historik over et bådebyggeri på én ganske bestemt ø i Smålandsfarvandet. Men det er mere end det, idet hjem og håndværk i denne type bedrift er knyttet sammen i en ganske bestemt principiel form; en såkaldt struktur. *Familien Nielsen* (endda i tre generationer) kan slet ikke isoleres fra den anonyme størrelse »bådebyggeri«, og bådebygning er ej heller en blot og bar ingrediens i de maritime næringer, men også et *håndværk*. Det forløb, den historiske beskrivelse har tegnet nogle enkelte (i samtiden) synlige konturer af, har været gennemsyret af familien Nielsens kontinuerlige stræben efter materiel overlevelse og af den samme families hele ideologi for, hvad et godt liv indebar. Begge disse sider af tilværelsen har igen været rammet ind af *håndværket* bådebyggeri, dog for Christians vedkommende også af hans senere virke som funktionær på institutionen Handels- og Søfartsmuseet.

Lad os derfor starte med at se på, hvad håndværk er for en størrelse for senere hen at forsøge at finde frem til, hvad der netop er karakteristisk for skibs- og bådebyggeriet i forhold til andre former for arbejde.

De fleste sprog har mindst to forskellige betegnelser for materiel aktivitet. Man skelner mellem *et arbejde* - som noget alment (og ofte lidt monotont) - og *et værk*, som umiddelbart betegner noget mere skabende. Ikke alle og enhver kan skabe »et værk«. Det kræver en ganske bestemt færdighed, der - foruden eventuelt andre kvaliteter - kun kan erhverves gennem øvelse. Håndværkeren er en person, der ved sine hænders gerning og gennem erfaring og teknik skaber noget

specielt. Det, der gør det specielt, er således, at andre ikke kan gøre det efter, og i social sammenhæng er det det samme, som gør det eftertragtelssværdigt. Skibstømreren kan ikke lave det samme som f.eks. skomageren, men han har som andre også brug for at få nye sko. Nu er det jo ikke sikkert, at skomageren personligt har lige så stor brug for at kunne erhverve skibe, men det er der til gengæld andre, der har. Vi ser altså, at håndværkeren ikke alene *kan* lave nogle specielle ting, men også at han nødvendigvis *må* lave dem for at eksistere og derfor er afhængig af aftagernes ønsker. Han adskiller sig altså på flere måder fra andre producenter. Håndværkeren kan ikke som bonden (før specialiseringen) i en snæver vending leve af at konsumere sine egne frembringelser. Han er for at kunne opretholde livet totalt afhængig af at kunne bytte sig til andres produkter. Disse andre har - i den arbejdsdeling, som er forudsætningen for sådanne relationer - til gengæld brug for hans frembringelser. Håndværksprodukterne forudsætter således et marked, hvor de udveksles som varer.

De fleste af de såkaldte gamle håndværk har imidlertid historisk rod i en anden form for marked end det »åbne«, vi taler om i dag. Helt op til et par år efter bedstefar Niels Chr. Nielsens fødsel var de såkaldte traditionelle håndværk underlagt laugsvæsenet, der juridisk beskyttede håndværket ved at søge at sætte konkurrencen ud af kraft. Forordninger om, at der i hver by kun måtte være et vist antal håndværksvirksomheder af en bestemt slags, havde f.eks. til formål at sørge for, at der blev arbejde nok til alle, således at den økonomiske eksistens var sikret laugets medlemmer. Der eksisterede således indtil loven om næringsfrihed af 1857 (i kraft fra 1862) nok et varemarked, men ikke et konkurrencemarked som vi kender det i dag.

Hvem var imidlertid disse vareproducenter, og hvem var det, der ikke var konkurrence imellem? Svaret herpå er kort fortalt, at håndværksudøverne var selvstændige småproducenter, funktionelt organiseret i mesterfamiliens »hus«, som bestod af både mester, svend og lærling, som *alle* producerede, og det eliminerede konkurrenceforhold bestod nærmest imellem de forskellige »huse«.

Det, der gør dem til selvstændige småproducenter, er, at de selv ejer produktionsmidlerne (og dermed det færdige produkt) og bearbejder dem ud fra deres specialiserede færdigheder. Men umiddelbart ejer mesteren foruden sit eget arbejde og værktøj også værksted og råmaterialer, hvorimod svenden og lærlingen kun ejer deres eget arbejde og værktøj. Mesteren er imidlertid selv en producent; han er ikke kun arbejdsleder. Og da det i det lukkede laugssystem er umuligt for en svend at oprette et nyt værksted, må modsætningen i ejendomsforholdet i praksis miste sin primære betydning. Den må derimod gennem arbejdsprocessens særlige struktur forskydes over mod en art samarbejde for »husets« (værkstedes/håndværkets) kontinuitet. Dermed være ikke sagt, at dette i individuelle tilfælde behøver at være et såkaldt harmonisk samarbejde. Det bunder udelukkende i, at svenden eller lærlingen har mulighed for *senere hen* at overtage værkstedet (eller et andet værksted og dermed fortsætte den samme struktur), og at de i mestrenes værksteder har mulighed for at dygtiggøre sig i de faglige færdigheder, således at de også rent faktisk kan fortsætte håndværket. Modsætningsforholdet mellem mesteren og svenden/lærlingen reduceres i en sådan struktur til stadier i håndværkerens livscyklus og i tilfælde, hvor værkstedet er et »familieværksted«, hvor sønner ofte oplæres hjemme - som f.eks. på Fejø - er dette træk særlig iøjnefaldende. Vi ser således, at et af de modsætningsforhold, som vi i dag næsten opdrages til at opfatte som »objektive«, i virkeligheden ikke behøver at være til stede i en bestemt organisationsstruktur.

Denne principielle udredning er nødvendig, når vi skal forstå den spaltning af håndværket i store, ofte aktieselskabsorganiserede foretagender og enkeltmandsbaserede virksomheder, som umiddelbart er blevet stadig mere karakteristisk. Når arbejderbevægelsens skribenter skal fremlægge håndværkets udvikling, fokuserer de ret karakteristisk næsten udelukkende på de førstnævnte; når kulturhistorikere skal beskæftige sig med det samme forhold, bliver resultatet ofte en beskrivelse af de sidstnævnte som repræsentanter for det ægte, gamle håndværk.

Nu forholder det sig imidlertid således, at denne umiddelbare spaltning inden for skibstømmeriet i hvert fald kan følges 400 år tilbage og altså slet ikke er noget, der hører det til, vi kalder industrialismens tidsalder. Vi har i Danmark i meget lang tid haft enkelte store skibstømmerpladser og *samtidig* en mængde mindre skibs- og bådebyggerier. De førstnævnte har primært været fokuseret på bygning af skibe til orlogsflåden og den større skibsfart. De var tidligere organiseret som enkeltejede patriarkalske foretagender og senere som stats- eller aktieselskaber, men i begge former karakteriseret ved, at arbejdet primært blev varetaget af et stort antal ansatte håndværkere og ufaglærte medhjælpere. De sidstnævnte har særlig taget sig af bygning af mindre fragtfartøjer, fiskerbåde, joller og lystfartøjer. De har stort set altid internt været organiseret som familiecentrerede bedrifter eller som en slags samarbejdende familie- eller vennegruppe omkring et værksted.

Foruden dette dilemma er vi m.h.t. skibs- og bådebyggeriet i den situation, at vi her har et håndværk, som aldrig har været selvstændigt laugsbeskyttet, eller hvor svendene har været med i zünften. Håndværket hørte ikke til de lovbestemte undtagelser for håndværksvirksomhed uden for købstæderne, og der har stort set ikke forekommet forsøg på fra byernes side at klage over denne fritvoksende næring<sup>1</sup>. Skibstømmerfaget var altså ikke før 1857 beskyttet (men dog heller ikke forfulgt p.g.a. ulovlig næring) på samme måde som andre fag i laugstiden, men alligevel lignede det i sit væsen andre specialiserede håndværk.

Vi har altså fat i et håndværk, som umiddelbart har været frit i luften svævende, hvor konkurrencen altid har eksisteret (altså også før 1857), som har været karakteriseret ved et utal af små og teknisk ret primitive virksomheder, samtidig med at der har eksisteret store, senere hen højt mekaniserede værfter, og som alligevel har repræsenteret meget stærke normer og holdninger omkring faget og dets indhold. Lad os forsøge at forklare dette forhold lidt nøjere.

For at overleve i en konkurrence må den lille virksomhed på forskellig vis til stadighed øge produktiviteten eller finde specielle ni-

cher, som man kan udnytte, samtidig med at andre konkurrenter af forskellige grunde ikke mener, at det er rentabelt at drive konkurrencen ind på disse områder. Vi har således at gøre med forhold, som kræver planlægning og konsekvenskalkulation, og disse træk må altså være bundet sammen i selve produktionsenheden. Selv om der måske er blevet færre små virksomheder, er enkeltmandsbådebyggerierne som fænomen dog intakt; de er ikke, selv over en flere hundredårig periode, blevet »ædt« af de store værfter. Det er altså disse familiebaserede virksomheders specielle egenskaber i deres kamp for overlevelse, vi må interesse os for. Dette vil jeg i det følgende kalde deres overlevelsestaktik. For at bedriften som håndværksvirksomhed skal overleve, må denne taktik dog ikke true selve skibs- og bådebygningen som fag betragtet, med alt hvad dette ser ud til at indebære af holdninger. Taktikken må kunne eksistere side om side med selvstændighedsideologien og indholdet af selve håndværket. Og hermed er vi ovre i fagets - og småvirksomhedens - hele forestillingsverden. Det er denne, der bl.a. giver overlevelsestaktikken en ganske bestemt retning. Det håndværksmæssige indhold af denne ideologiske selvforståelse kan man kalde for (fag)mentalitet eller håndværkskultur. Vi skal senere vende tilbage til, hvad der konstituerer denne mentalitet eller kultur, men for at kunne gøre dette, må vi først beskæftige os nøjere med produktionsenheden, dens vilkår og overlevelsformer.

### *Historien for anden gang*

I det store værk »Dansk Håndværk«, som udkom i 1940'erne, skrev bådebygger Jakob Jensen kapitlet om skibs- og bådebyggeri. Forfatteren havde selv et mindre værft i Københavnsområdet, som senere blev ført videre af en søn. Efter at have omtalt byggeriet under åben himmel og de ofte sløje træskure, der kaldes værksteder, skriver Jensen i slutningen af kapitlet følgende om faget i almindelighed:

»Naar det hele ikke er bedre, og der ikke bruges endnu flere mekaniske Apparater som Skruetrækkere, Haandfræsere, transportable

Høvlemaskiner o.s.v., skyldes det dels, at Arbejdet er saa særegent krumt og skævt og saa relativt ringe, at de Eksperimenter og særligt konstruerede Apparater bliver dyre, og dertil kommer de økonomiske Forhold. Markedet er for lille til Seriefremstillinger, og Haandværkeren, Baadebyggerens Væsen og Drøm om større Opgaver kan ikke holde ham ved en lille simpel Baadtypes Uendelighed, han maa videre, og de fleste arbejder med alt; Reparationer udgør dog en stor Del af Faget og betaler sig bedst, og det gaar imellem hinanden, nyt og gammelt, fra Lystbaade til Kulpramme, fra det mindste til det største, og de er bedre Haandværkere end Forretningsfolk. En Nybygningsordre er interessant og betydningsfuld især i en stille Tid, selv om den falder uden for Linierne, men den bliver ofte temmelig betydningsfuld«. Dernæst omtales problemerne med de ofte ustabile lejeforhold omkring værkstedspladserne, og den organisatorisk interesserede Jakob Jensen fortsætter derefter:

»Endvidere mangler Baadebyggerne tilstrækkelig Organisationslyst for med Held at kunne værne og fremme deres Interesser. De synes ikke at kunne eller ville ofre det fornødne paa Sammenhold og Organisation. Baadebyggerne og hele Faget er tydeligt konservativt, noget gammeldags indstillet«.

Dette udsagn fra et lille værksted rummer allehånde ingredienser. Den manglende sikkerhed og det beskedne kapitalgrundlag slår tydeligt igennem, flertallet af »mestrene« - hvoraf hovedparten kun har et par mand ansatte - har åbenbart ikke megen lyst til at organisere sig, og konflikten mellem den (økonomiske) drøm om seriefremstillinger og den individuelt interessante nybygningsordre træder tydeligt frem. I realiteten må bådebyggeren næsten lave alt, hvad der byder sig til, og forfatteren synes umiddelbart, at faget er konservativt. Dette er han ikke ene om. Det lille skibs- og bådebyggeri er af de fleste blevet betragtet som særligt traditionsbærende, lukket for innovationslyst og uinteresseret i »nye tanker« og »tidens krav«.

Lad os ud fra denne karakteristik med Fejøbådebyggeriet som eksempel forsøge at udrede det lille bådebyggeris for mange modsæt-

ningsfyldte sammenknytning af arbejdsrelationer, håndværk og holdning. Vi skal således fortælle historien én gang til, men på en mere struktureret vis.

### *Familie- og produktionsenheden*

Bådebyggeriet på Fejø var et familieforetagende - endda i ekstrem grad. Hjemmet og bedriften var knyttet så tæt sammen, at både husholdningsregnskabet og værkstedsregnskabet en overgang blev ført i den samme bog. I værkstedet oplærtes egne børn i faget, og arbejdsstyrken blev kun udvidet i perioder, hvor der var ekstra meget at bestille, som f.eks. i de travle år under drivkvasebyggeriet. Ellers måtte konen i en snæver vending være med til at klinke nagler. Hvis fiskeren, som havde bestilt et fartøj, havde meget få penge, kunne han også hjælpe med ved byggeriet og boede i så fald hos bedstefar Niels eller Carl. Børn hjalp med i værkstedet lang tid før konfirmationen og blev således næsten umærkeligt oplært i faget. Faderen Carl fik således aldrig nogen egentlig lærekontrakt, hvilket senere både kom til at sære hans og sønnen Christians stolthed. Når det var småt med arbejde, måtte man spænde livremmen ekstra ind i husholdningen, og når der blev tjent flere penge, kunne der lægges lidt op til f.eks. værkstedsforbedringer, indkøb af gode reparationsmaterialer, nyt tøj etc.

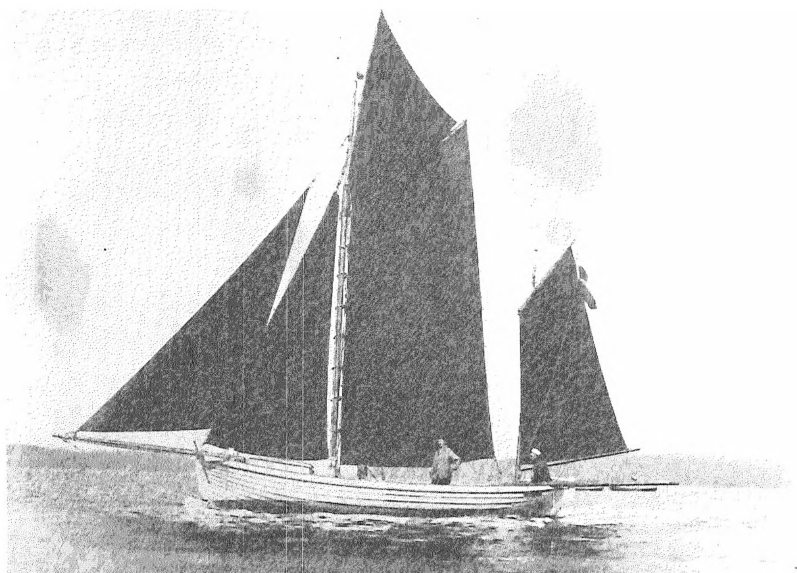
Familien må nødvendigvis i en sådan bedriftsform føle sammenhold omkring værkstedet som den økonomiske basis. Værkstedet, eller rettere bådebyggerbedriften, bliver det tandhjul, der hele tiden skal holdes i gang, og familiens blodsbandsrelationer giver nok her stærke bindinger, på hvilke medlemmerne kan trække store vekslere, men medhjælperne, som har været med til at hjælpe virksomheden i strenge perioder, kan også senere nyde godt af deres indsats. Der var f.eks. fra Carl og hans families side ingen modstand mod, at en af Niels' gamle medhjælperes sønner startede selvstændigt bådebyggeri på havnen i Dybvig, selv om det umiddelbart betød en konkurrent. Christian tilbragte endda årene fra 1930-34 af sin læretid hos ham. Familien glædede sig tilmed over, at der (også) dér blev



udført »godt arbejde«. Til gengæld søgte man efterhånden at specialisere sig i hver sine områder og henviste også kunder til hinanden.

Lige såvel som bedstefar Niels som ung, efter at han vendte hjem fra læretiden i Karrebæksminde, blev hjulpet af sine forældre og via deres netværk fik div. småarbejder, søgte han selv senere at hjælpe sine børn. Det var ikke altid lige nemt med fem børn, særlig ikke, da det var en umulighed, at alle kunne komme til at overtage bådebyggeriet. Men for »havneboerne« som Østerbys afbyggerbeboere i Dybvig kaldte sig selv, var der ikke noget skarpt skel mellem de forskellige sønninger. Mange fik gennem deres liv prøvet både at være tjenestedreng, fisker og sømand, samt at beskæftige sig med lidt bådebyggeri og andet løst arbejde. Niels' drenge kom også alle til søs, som han selv havde været det. Man blev »ikke rigtigt (ej heller som skibstømrer) regnet med, hvis man ikke havde sejlet på langfart«. Da det i 1894 var småt med indtjeningen, købte han selv en lille godt 30 år gammel skonnert på 19 tons for at sejle fragt, men da hans første kvase det samme år blev en virkelig succes, ville han først oplægge skonnerten, men lod kort tid efter sin bror - der ellers var styrmand i fiskeskonnerter under Island - sejle småskibsfart med den. Et par af sine børn hjalp han i gang med selvstændigt fiskeri ved at stille værkstedet til rådighed for reparationer, og den største båd, han overhovedet byggede, var en 41 fods »skude« til en søn, der ville sejle pakETFart mellem Fejø og Nykøbing F. Til gengæld forventede man også, at børn eller slægtninge var villige til at hjælpe i bådebyggeriet, når det behøvedes. Nogen afregning i penge var det umuligt at opstille under sådanne forhold; meget vigtigere var det, at børnene selv blev interesseret i at tænke på den nuværende eller kommende gerning, både når de var hjemme og ude.

Ligesom Niels for sit forskud som ung tømmersmand købte specialværktøj i Antwerpen og senere i Newcastle og lagde penge op af hyren til at kunne erhverve en lille jordlod til et værksted, søgte sønnen Carl som marinesoldat arbejde på Orlogsværftet og tog her i 1908/09 aftenundervisning i tegning og konstruktion hos en af de kendte mestre. Denne ekspertise blev året efter bragt hjem til Fejø,



Åledrivkvasen »Aalen« bygget 1904. Bådebyggerens - og fiskerens - stolthed under sejl. Bedstefars elegante og effektive brugsbåde var værdsatte ålekvaser og var samtidig frygtede modstandere i fiskernes indbyrdes kapsejladser. Bådebygger Niels søgte til stadighed at forbedre deres egenskaber, men i den sidste del af kvaseperioden var der næsten ingen forskel i faconen. Træet som byggemateriale satte - til hans ærgrelse - sine egne grænser for, hvad der lod sig gøre. Han ville gerne, men han kunne ikke gøre det bedre. Andre mente, at det var den perfekte båd. *Aalen, an eeldrifter built 1904. The builder's - and fisherman's - pride under sail. The elegant and effective working boats built by Christian Nielsen's grandfather were excellent eel drifters as well as feared competitors in fishermen's races.*

hvor hver detalje blev endevendt. Familien Nielsen diskuterede med hinanden, så andre troede, de skændtes. I huset på Fejø diskuteredes særlig 1) havneboernes erfaringer i søfart og fiskeri, 2) radikal politik, inkl. jordspørgsmålet og 3) tekniske nyheder og »rigtige/ forkerte måder at lave tingene på« inden for skibs- og bådebygning. Sønnerne skulle på andre værfter helst lære de nye teknikker, som faderen af gode grunde ikke havde stiftet bekendtskab med, og de

skulle lære at kende en linietegning ud og ind, selv om man generelt ikke byggede efter tegning. Det blev nærmest til en sport at kunne tegne alt og lave alt, selvom værkstedet på Fejø aldrig har haft ambition om at ekspandere eller lave en anden slags fartøjer end dem, man rent faktisk byggede.

Bådebyggeriet på Fejø var således ikke kun en lille virksomhed i et spektrum af værfter fra de mindste til de største. Det var et værksted drevet af en familie, som kun udvidede eller fornyede materiellet, når familien syntes at have behov for det, og når der var råd til det. Lån tog man ikke. Arbejdskraften rekrutterede man stort set selv, og den faglige ekspertise søgtes vedligeholdet på det højeste mulige niveau.

### *Økonomiske nicher og faglige udfordringer*

Bedstefar Niels' kvase var ikke kun byggeri af en stedlig bådtype. Den er et skoleeksempel på, hvorledes en lokal håndværker gennem egen dygtighed, men først og fremmest via en ny situation skaber et ganske bestemt produkt til et nyt marked og derved en ny niche for sig selv. Forudsætningerne var det stigende ålefiskeri i Smålandsfarvandet, Bøgestrømmen og Lillebælt samt delvis den tunge og dyrere »tyskerkvase«, som også var blevet overtaget af danske fiskere. Niels' første kvase viste sig ikke kun at være lettere håndterlig og billigere; den kom også - delvis til familiens overraskelse - ret hurtigt til at udkonkurrere de tyske såvel som mange af de gamle danske kvaser. Fejøkvasen havde dog ikke kun sine fordele i effektivitet og pris. Den besad som fartøj i høj grad en kvalitet, der altid har været højt værdsat i maritime kredse. Den blev regnet for et meget elegant brugsfartøj, med et godt undervandsskrog, fine linier og et smukt bordforløb. Tilmed kunne den sejle stærkt, hvilket egentlig heller ikke var særlig nødvendigt i fiskemæssig henseende, men ikke var uden betydning for de enkelte fiskeres anseelse. Niels hævdede selv, at drivkvasen og dens forløbere i form af to 25 fods kølbyggede både, var blevet til på baggrund af hans interesse for linierne i de højt skattede krydstoldjagter fra Benzons værft i Nykøbing<sup>2</sup>. Det er imidler-

tid svært at se noget egentligt slægtskab. Men begge fartøjer blev regnet for »meget kønne«. En bådebygger, der kan bygge en sådan båd, vækker opmærksomhed, og når den samtidig »kan fiske« og hurtigt indtjene sin byggepris i det meget udbytterige åle drivvådsfiskeri på lavt vand, er muligheden til stede for en mere støt efterspørgsel på en eftertragtet vare.

Bedstefar Niels skabte således et produkt, der i en ganske bestemt situation virkelig kunne afsættes. Det, som kunne true ham efter hans første virkelige gennembrud i 1894, var 1) konkurrence i pris og kvalitet fra andre bådebyggere som hurtigt ville forsøge at efterligne hans kvase, samt 2) at selve vilkårene i det daværende åle drivvådsfiskeri og den hertil stærkt specialiserede kvase ville blive ændret. Sådanne fremtidige ændrede vilkår kunne være aff.eks. økologisk, teknologisk eller økonomisk karakter.

Konkurrencetruslen imødegik Niels ved på baggrund af de første kvaser hele tiden at søge at forbedre typen, hvilket dog kun lod sig gøre til et vist punkt, samt ved hele tiden at udvikle små detaljer i f.eks. sænkesværdskonstruktionen, ruffet, pullerter og i div. træsamplingskonstruktioner (f.eks. skandæk, dam og bordsamlinger), så de blev mindre rådfremkaldende. Dertil kom priskonkurrencen. Her var der ikke andet at gøre end at arbejde hurtigt og, når dette ikke var tilstrækkeligt, at forlænge arbejdsdagen med ca. 1,5 time/dag ved nybygningsarbejde. Ellers ville kvaserne blive så dyre, at ingen ville bestille dem. Dvs. arbejdede Niels for Dybvig havn på dagløn, var arbejdsdagen 1,5 timer kortere for samme økonomiske udbytte som en dags arbejde i eget værksted. Formålet med en sådan beslutning var, at det trods alt var bedre - hvis man alligevel kunne holde et for livsformen acceptabelt levestandard - at arbejde for en mindre dagløn og stadig få nye bestillinger, end at miste kunder. Og at det driftsmæssigt kunne lade sig gøre hang sammen med, at arbejdskraften ydedes af bedriftsindehaveren og evt. hans sønner og kone. De accepterede, at dette nu engang var vilkårene for bådebygningshåndværket, hvis man skulle overleve som selvstændig og ikke via en udkonkurrering skulle ende som lønarbejder.

Til gengæld var selv familiebedriften også underlagt nogle vilkår, som ikke helt kunne imødegås med ydelsen af et merarbejde. En teknologisk udvikling af petroleumsmotoren til effektiv fremdrift i fiskefartøjer i årene omkring 1910, kom til at ændre vilkårene for efterspørgselen på selv den bedste åledrivråse. Med motoren kunne man stort set med skovlvåd drive effektivt fiskeri efter mange slags fangster hele året igennem. Man behøvede ikke længere at have en båd, der var god til at »drive« for sejl efter ål, da man med motor-kraften blev i stand til at »steame« med ålvåd, og her var den kølbyggede, såkaldte skovlvådsbåd det rigtige fartøj. Niels' kvasebyggeri holdt helt op i 1914, og herefter byggedes kun skovlvådsbåde og joller. Men da man på dette marked skulle konkurrere med hundredvis af andre bådebyggere, blev situationen klart forværret. Nybygningstallet pr. år faldt drastisk og kom aldrig op på niveauet 1894-1914.

Den eksistensniche, som Niels i 20 år havde udnyttet og udviklet, kunne sønnen Carl således ikke overtage, da faderen døde i 1917. Han havde udelukkende pladsens gode omdømme og sin håndværksmæssige færdighed at manipulere med. Foruden nybygning af fiskerbåde og -joller, lodsjoller og lystfartøjer udviklede Carl imidlertid stor ekspertise i motorilægning i ældre både og i billige, men gode reparationer. Bådebyggeriet satte en ære i at arbejde hurtigt (man tog tid på de forskellige delarbejder), at spare på træet og at stå for det håndværksmæssige synspunkt, at »ingen båd er så ringe (dvs. gammel/rådden), at den ikke kan repareres«.

Det var både for Carl og for sønnen Christian en indbyrdes sport at presse tidsforbruget ned for et bestemt stykke arbejde; ikke kun for økonomiens skyld, men også for at sætte ekstra krav op for selve håndværket. Det blev en udfordring ikke kun at kunne presse håndværket til dets grænse, men også f.eks. at kunne lave den (m.h.t. træet) billigst mulige overbygning og at kunne bygge en jolle af rene afskærmaterialer. Christian tegnede og byggede engang (som aften- og søndagsarbejde) en flad, men meget buttet jolle for at se »hvor meget man var i stand til at volde træet«. Den blev bygget *udelukken-*

Denne jolle blev hverken tegnet eller bygget for at tilfredsstille et bestemt ønske hos en fisker, deltidsfisker eller lystsejler. Den blev udelukkende konstrueret - og senere bygget - af Christian for at se, hvor meget træet lod sig bukke og vride, uden at det splintredes, samtidig med at der kom en båd ud af det. Denne flade, men buttede jolle har såkaldt harmoniske linier og er vanskelig at bygge. Det var den slags udfordringer, familien Nielsen gik op i. Middelspantet kan minde om visse moderne kapsejladsjoller i glasfiber, men linietegningen tiltalte egentlig ikke Christian. Under de givne forudsætninger måtte linierne være således, men jollen var det, han kaldte »en spån«. Dvs. en båd med i hans øjne for lille displacement, for højt opdriftscenter og som kun sejler p.g.a. lille vandmodstand og sænkesværdets afdriftshæmmende virkning. *This boat was not designed or built to meet the requirements of a fisherman, or for pleasure fishing or sailing. It was constructed and built by Christian Nielsen purely in order to find out how much wood could be bent and twisted without splintering, and at the same time result in a boat. The shallow, chubby vessel is well proportioned and difficult to build, the sort of challenge which the Nielsen family enjoyed though Christian did not really like constructional drawing.*

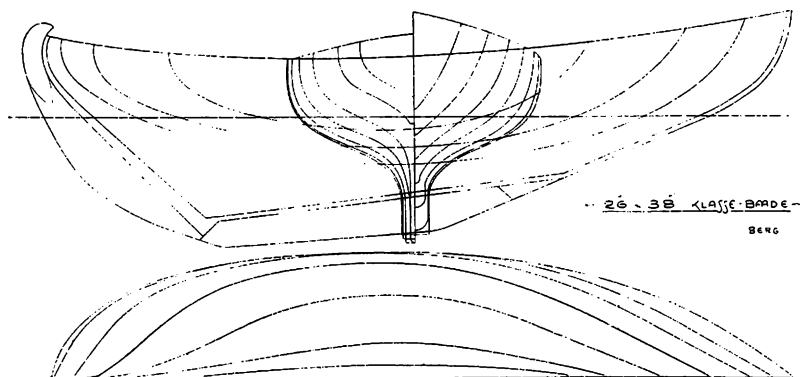
de for at udforske træets grænse under bådebyggerens vilje. Men båden slog an, og Christian kom til at bygge en del af disse små fartøjer, selv om han ikke satte konstruktionen særlig højt.

I det hele taget slog man sig igennem på at kunne mestre alle op-

gaver og være behjælpelig med at udføre næsten alle salgs arbejder. Man var villig til i forvejen at afpasse en reparation efter fiskerens bankbog, og man var interesseret i at bygge joller, der var så letløbende, at de f.eks. kunne drives af en to hestekrafts mindre, og dermed billigere, motor. Hvor bedstefar Niels særlig søgte at udvikle ét bestemt produkt til perfektion, måtte Carl og Christians taktik i større grad være rettet mod at kunne »lave alt« lige så billigt og helst hurtigere end andre.

Denne umiddeldbare villighed havde dog en klar grænse. Da lystbådskonstruktøren G. Berg engang forespurgte, om bådebyggeriet var interesseret i at lave én af hans kendte spidsgattere, sagde man efter et nøje studium af tegningen under forskellige omsvøb høfligt nej tak<sup>3</sup>. Problemet var ikke, at familien var kommet uoverens med Berg, eller at man ikke gerne ville have noget at lave. Spørgsmålet var, at man syntes, det var en for ringe båd, Berg foreslog. Den ville ikke være nogen god sejler, og den ville blive urolig at være ombord i, når det blæste. Konstruktionen levede således ikke op til værkstedets standard, hvad sejlegenskaber angik, og da det samtidig var en ret ordinær båd, var man ikke interesseret. Der var ingen udfordringer i båden, og da håndværkeræren rakte længere end til blot at kunne sætte træ godt sammen, mente man, at man ikke over for sig selv og omverdenen kunne være en sådan nybygning bekendt. Håndværk blev således ikke kun defineret ud fra enkeltoperationen i selve arbejdsprocessen, men også i forhold til hele konstruktionen betragtet som ét samlet »værk«. Sammenhængen skal være tilstede, for at man kan vise virkelig interesse.

Dette lille træk kan måske være svært at forstå, når mange ved, at bådebyggeriet i samme periode manglede nybygninger og for civilingeniør Knud E. Hansen byggede lystbåden »Solstraale«, som var en slags miniature-udgave af en gammel dansk jagt. Man byggede imidlertid heller ikke »Solstraale«, fordi man var særlig glad for konstruktionen, men bl.a. fordi dette specialfartøj var så særegent og dermed var krævende (= spændende). Carl og Christian respekterede, at Knud Hansen ville forsøge at presse en jagt ind i en 23



Vi ved ikke præcis, hvilken båd ingeniør Berg tilbød Fejø-bådebyggeriet. Ovenfor er vist en tegning til en spidsgatter (26 eller 38 m<sup>2</sup> alt efter byggeskalaen), som nok må siges at høre til Bergs mest populære fartøjer, omend vi også her finder træk af de linier, som man ikke sympatiserede med i familien Nielsen. For Christian og hans far var der »ingen bund« i Bergs både. Dette svært gennemskuelige begreb dækker over, at der - i deres øjne - i en linietegnings opstalt midtskibs er for buede vertikaler (af nogle kaldet snit) i forhold til vandlinierne. Fartøjet får derved for urolige bevægelser i søen, det har ikke »nogen bund at sejle på«, og det laster heller ikke så meget. Desuden brød man sig ikke om de meget s-formede spanter omkring konstruktionsvandlinien, som er kendetegnende for nyere lystbåde. (Tegning fra E. Olufsen, Hvide sejl, Kbh. 1947, s.208). *G. Berg, well known Danish designer of pleasure craft, asked the Nielsen firm on Fejø to build one of his sharp-sterned boats which were much in demand. However they declined this offer after seeing the designs, which they said were not up to the standards of their yard.*

fods båd, omend de ikke selv var begejstrede for resultatet. Nogle år senere (i 1946) byggede Christian en motorbåd til sig selv, som var fuld af specielle konstruktionsmæssige indkorporeringer og dermed af udfordringer. Undervandsskroget var fra én af hans bedstefars sejlkvaser, opbygningen foran havde træk fra de af ham højt respekterede bugserbåde fra de store havne, og agterskibet blev udformet med en (delvis misforstået) krydserhæk, som man diskuterede ivrigt i søfartskredse i disse år. Båden var klinkbygget, opståendet inkl. kahyt var lavet af materialer, som kunne købes i enhver tømmerhandel, og den fik kun en 10 hestekrafts motor. Resultatet faldt ret



heldigt ud, og Christian fik overbevist skeptikerne om, at man godt kan nøjes med 10 heste i en 27 fods båd, hvis bare den har tilstrækkelig gode linier. Det var ikke så meget brugen af båden, der havde familiens interesse. Man var først og fremmest interesseret i at prøve nogle af samtidens nye idéer af og kombinere forskellige træk på en utraditionel, men funktionsdygtig måde.

Vi ser igennem dette forløb, hvorledes man taktisk tilpasser sig ændrede vilkår, hvorledes man selv delvis kan skabe sig nye niches, og hvorledes man hele tiden søger at tage stilling til innovationer inden for det maritime felt. Men ikke hvad som helst indkorporeres. Både livsformen i sin helhed og håndværkets ganske bestemte indhold sætter grænser for, hvad der kan hentes ind. Ingeniør Bergs linietegning kan ikke forenes med bådebyggeriets håndværkerære, hvorimod international forskning om slæbebåds konstruktion og krydserhæk udmærket kan bruges. Dette træk kan følges helt ned til materialerne. Specielt klædningstræ, nagler, tjære, sejl etc. blev ofte skaffet langvejs fra. Hvis det stedlige produkt ikke fandtes at kunne leve op til den p.t. ønskede standard, måtte man skaffe tingene andre steder. Brug af tegne- og konstruktionsteknik var man fuldt og helt bekendt med, men accepterede ikke nyheder blot fordi de var nye, men evt. fordi de fandtes at være bedre. Hvad angik selve håndværksproduktet, var der ikke noget isoleret gammeldags træk over det. Det var under konstant revidering i tre generationer - omend selve redskabsudstyret var beskedent og gammelt.

### *Overlevelse i en usikker næring*

I en lille håndværksbedrift kan man på væsentlige områder ved tilpasning til en speciel markedsituation, ved ekstraarbejde, ved høj kvalitet og ved alsidighed dæmme op for en del af konkurrencens hårde vilkår, men man har sjældent kapital til selv at sætte større nybygninger i gang i en død periode, og man har p.g.a. sine udbyggede lokale kontakter ikke råd til at flytte til et andet sted, hvor der er større efterspørgsel efter bådebyggerekspertise. I sådanne situationer prøver man at ty til andre former for arbejde (evt. lønar-

bejde), som sæsonmæssigt eller »ind imellem« kan passes ind i håndværkets struktur. Det var i en sådan situation, bedstefar Niels købte den lille skonnert, men da samtidig kvasefterspørgselen tog til, koncentrerede han sig helt om sit håndværk. Men her er man til stadighed afhængig af den ukontrollerbare efterspørgsel, og familien søger nødvendigvis, også i en god periode, efter en selv nok så lille, men fast indtægtskilde. Da havnefogedembedet i 1904 blev ledigt, var Niels' kone meget ivrig for, at han skulle søge jobbet, og denne lille indtægt viste sig at være af en vis betydning. Havnepengeoprævningen kunne passes ind i hans tilstedeværelse på havnen, konen passede lededyrene og lavede regnskabet. Da sønnen Carl i 1917 overtog havnefogedbestillingen, fortsatte hun indtil sin død i 1940 med at føre regnskabet for ham.

Da sønnen Carl i 1907 som ung kom hjem for at hjælpe sin far, fiskede han også sammen med et par fiskere sild i sæsonen, og to år efter sit bryllup fik han fra 1914 arbejde for Saksøbing sukkerfabrik i de fire efterårsmåneder, først som prøvetager og senere som vejer på Fejø. Det var præcis det samme år, som den sidste drivkase blev bygget. Tre år senere blev han som nævnt også havnefoged, samtidig med at han fortsatte bådebyggeriet efter faderen. I 1920 købte han værkstedets første maskine, en brugt båndsav, som han også i de efterfølgende år tjente lidt penge med ved at skære brænde for mange på øen. Ind imellem lavede han frugtkasser til den tiltagende frugteksport fra Fejø. Det var meget dårligt betalt arbejde, men i smalle perioder bedre end ingenting. Men deltagelse i øens frugtproduktion fik ikke Carl til at komme landmændenes ideunivers nærmere ind på livet. De var og blev for bådebyggeren en befolkningskategori, som han som håndværker følte sig hævet over, selv om de besad en materiel standard, der var langt højere end hans.

Alle disse forsøg på ekstraintægter var imidlertid ikke tegn på, at værkstedet var under afvikling. Det var tværtimod små initiativer, der blev taget for at få bådebyggeriet til at *bestå*, som netop kunne passes ind i dets rytme og evt. holde nybygningspriserne nede. De kunne endda i 1930 være med til at realisere drømmen om et nyt hø-

jere værksted med ovenlys, således at bådene kunne bygges færdige med styrehus indendørs.

Christians mangeårige hjemlige modelbyggeri for Handels- og Søfartsmuseet kunne også passe ind i døde perioder i den kolde tid - samt lægge grunden til hans senere faste tilknytning til museet. Det er først med Christians og hans fars beslutning om, at han skulle acceptere konservatorjobbet på museet i 1953, at bådebyggeriets dage var talte. Faderen fortsatte det ganske vist i 20 år til, men nogen arvtagere var der ikke. Baggrunden for dette skridt var en nøgtern vurdering af mulighederne for, at bådebyggeriet igen skulle få et sådant gennembrud, at en eksistens var nogenlunde sikret. Der eksisterede visse muligheder, men begge bedømte dem for at være for usikre i forhold til et fast lønnet job, hvor håndværket, skibsinteressen og arbejds selvstændigheden trods alt kunne fortsættes. I familien Nielsen blev 1953 imidlertid ikke et skarpt skel. Nu fortsatte de kritiske diskussioner - når man sås - blot med hovedvægten lagt på modelarbejdet og de ældre fremmede bådtyper, som Christian målte op.

### *Mentalitet*

Vi er nu nået til et afgørende punkt i udredningen af livsformens ideologiske/kulturelle indhold. Foreløbig har vi set, hvorledes den lille håndværksevirsomhed organisatorisk er bundet sammen, vi har beskæftiget os med dens vilkår m.h.t. markedet, varen og konkurrencen og har stiftet bekendtskab med nogle af de initiativer, bådebyggerfamilien har mulighed for at overleve ved. Det er blevet demonstreret, at disse overlevelsesmanøvrer ideologisk har ganske bestemte retninger, og at en mængde af dagligdagens aktiviteter har været ladet med nogle ganske særlige - og ofte ret markante - holdninger stærkt knyttet til bådebyggeriet. Ja, det ser ud, som om »noget« af dette holdningskompleks direkte har været bestemmende for selve dagliglivets organisation. Her må man imidlertid stille spørgsmålet: Hvor komme netop disse holdninger og denne selvforståelse fra? Der er intet forhold i selve vareproduktionen, i enkeltmandsevirsomhedens struktur eller i overlevelsestaktikken, der i sig selv

forudsætter de træk af fagmentalitet eller håndværkerkultur, som vi har set eksempler på.

I det gamle laugsorganiserede håndværk har mange set en institution, som netop kunne integrere lærlinge og svende ind i én bestemt kulturel form, som så - efter laugenes opløsning - skulle have udvist en større eller mindre grad af »sejhed«. Denne funktionelle traditionsforklaring er dog lidet tilfredsstillende og mister helt sin overbevisning, når vi erindrer, at der for skibs- og bådebyggere aldrig har eksisteret noget laug med laugshus, skrå og ritualer og ej heller har været nogen zünft med herberg, vandrersange etc.

Vi kommer til at søge tilbage til vort udgangspunkt, nemlig til selve strukturen i håndværket. Her var det basale forhold det, at håndværkeren 1) nødvendigvis *må* producere varer og forudsætningen herfor, at han 2) færdighedsmæssigt *kan* lave dem. Historien om Fejlbådebyggeriet demonstrerede tydeligt denne produktions organisationsform, men den sagde f.eks. ikke noget om, hvorfor bådebyggeriet fortsatte under mindre gode konjunkturer (stort set hele perioden undtaget de 20 år med drivkvaserne). Intet økonomisk rationalitetsprincip kan i sig selv redegøre for, hvorfor familien egentlig fortsatte med bådebyggeriet. Selve den familiebaserede produktionsenheds økonomiske aktivitet forudsatte en klar ideologi omkring selvstændigt ansvar, frihed og fælles problemovervindelse, som bl.a. resulterede i forlængelse af »arbejdstiden«, ekstra sparsommelighed og forskellige former for bibeskæftigelse. Derved kom selve den selvstændige produktion til at blive forståelig for os. Men desforuden har vi set mange eksempler på de meget karakteristiske kulturelle holdninger omkring håndværksstolthed og faginteresse. Denne specifikke kultur kan ikke deduceres ud af den ideologi, som bærer familieværkstedets økonomiske organisation, omend den udmærket kan »passe ind« i den. Den må således søges i et andet forhold end måden, hvorpå selve produktionsenheden er bundet sammen. Når vi nu ser ud til at have udtømt mulighederne til forklaring i den første del af det, vi har kaldt for håndværkets struktur, må vi så forsøge at se nøjere på selve håndværksfærdigheden, dvs. den aller-

første forudsætning for, at håndværksproduktionen overhovedet kan forekomme.

I laugshåndværkerens hus blev modsætningen i ejendomsforholdet »stukket ud« til selve reproduktionen. Dette må i et håndværk betyde to ting, nemlig a) den egentlige fortsættelse af værkstedet samt b) overføringen af kunnen og erfaring i lærling-svend-mesterforholdet. Heraf følger, at færdighedsforholdet og holdningerne dertil også må eksistere i håndværk under fri næring, da selve håndværksudøvelsen jo fortsat praktiseres. Dette færdighedsforhold er uafhængigt af juridiske og politiske bindinger som »laug« eller »næringsfrihed«.

Håndværksfærdigheden kan være større eller mindre fra fag til fag og kan først og fremmest være mere eller mindre synlig. Når en tømrer f.eks. bygger et skelet til et bindingsværkshus, kan dette nok være et eksempel på »godt, solidt håndværk«, men konstruktionen, samlingen eller rejsningen af dette værk er ikke mere kompliceret end et almindeligt håndsnildt menneske kan gøre det efter og alligevel få en nogenlunde acceptabelt hus ud af det. Dette være ikke nævnt for på nogen måde at ringeagte tømmerfaget men udelukkende for at fremhæve, at selve gennemskueligheden i færdigheden kan være højst forskellig, og det må her understreges, at gennemskuelighed ikke behøver at have noget med sværhedsgrad at gøre. I skibs- og bådebyggeriet forholder det sig nemlig nærmest modsat opstillingen af tømmer skelettet. At sætte en båd sammen af en mængde stykker træ, som skal bukkes både den ene og den anden vej, som ikke én gang må splintres ved naglegennemdrivning, og hvor alle samlinger skal være vandtætte etc., kræver en færdighed, som i høj grad er umiddelbart uigennemskuelig. Selv den meget håndsnilde vil i første omgang komme til kort. Han vil måske kunne udføre forskellige enkeltoperationer, men vil ikke kende noget til de mængder af »trick« og »fiduser«, den oplærte, indviede bådebygger behersker, og som er nødvendige for at få hele konstruktionen til at hænge sammen på en forsvarlig og helst også elegant måde. Det er sandsynligt, at det inden for flere andre fag forholder sig på lignende lidt

hemmelighedsfulde måde, hvor gennemskueligheden er ringe, hvilket af mange (måske urigtigt) sidestilles med stor komplicerethed. Andre opfatter i hvert fald skibsbyggerfagene således, håndværkerne i disse fag gør det ikke selv, men ved til gengæld, at »de andre« gør det. Det er indvielsen og oplæringen i disse for faget nødvendige faglige mysterier, der gør en lærling til en respekteret svend i bådebyggerfaget og ikke selve læretiden eller svendeprøveritualet. Det er herudfra, man fagligt graduerer hinanden og det, der gør, at to hinanden fremmede skibstømrere med det samme kan tale sammen om et skib, en reparation eller lignende, når de mødes på en havn. Næsten hvert lille værft har imidlertid sine specielle præferencer eller tekniske »fiduser«, og man er ofte overordentlig interesseret i f.eks. at bedømme en reparation foretaget af et andet værft. Hvordan klarede de det? Hænger skibet overhovedet sammen? Er der noget, man kan aflure de andre, eller bekræftes man blot i egen selvvurdering? Kan en bestemt konstruktion forsvares over for det ansvar for liv og død, som man føler i et fag som dette? Det var problemer i disse forhold, man aldrig blev træt af at diskutere i familien Nielsen. Man var hele tiden på vej mod nye og bedre »fiduser«; uigennemskueligheden vedligeholdes og udbygges ikke bevidst for at gøre håndværket til noget mystisk, men som en afledt funktion af færdighedsnødvendigheden<sup>4</sup>.

I de sidste 20 år har vi imidlertid set, at mange håndværk, som tidligere har haft en høj grad af mangesidigt færdighedsindhold, med nye materialer som plast, eternit, letmetaller m.v. og med ny fabrikationsteknologi, der er i stand til at præfremstille mange tidligere håndværksprodukter, næsten har fået overflødiggjort hele dette indhold. »Hemmeligheden« er blevet taget ud af mange fag, og - hvis ovenstående overvejelser er korrekte - dermed også den forudsætning for den fagkultur, som den indeholdt. Det er det samme forhold, som har gjort, at gør-det-selv-folk nu har mulighed for at lave mange ting, som tidligere kun specialhåndværkeren kunne udføre (hvilken parcelhusejer sætter i dag ikke selv (plast)tagrender og nedløbsrør op?). Nu er det mere håndsnildheden, hurtigheden og

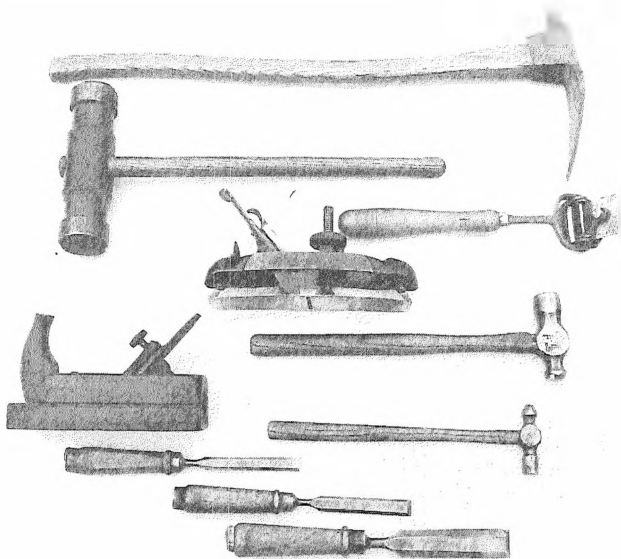
særlige montage-tricks, der adskiller mange håndværkere fra ikke-håndværkere. Dermed må også skellet mellem de enkelte håndværksfag af denne karakter udviskes. Jo større gennemskueligheden er, des mindre er muligheden for konstituering af et specifikt kulturelt indhold.

M.h.t. skibs- og bådebyggeriet forholder det sig imidlertid således, at det trods en del nye materialer stadig er et fag af stor kompleksitet. Der er enkelte lystbådeværfter, hvor bådebyggerne selv udfører f.eks. glasfiberarbejde, men de fleste steder har man - efter nogle problematiske overgangsår omkring 1970 - søgt at finde stærkt håndværksbetonede niches. Så længe dette kan lykkes, skulle muligheden for færdighedskontinuiteten også være til stede. Samtidig har det inden for dette fag, i hvert fald for de mindre skibes vedkommende, været fremherskende, at samme håndværker er fortrolig med hele skibets («værkets») opbygning, og ikke kun er specialist i et enkelt arbejdes udførelse.

Som Jakob Jensen udtrykker det: »Den vordende Baadebyggers Drøm har gennem alle Tider været selv at være med til at bygge hele Fartøjet fra Køl til Fløjknep og selv at komme til at forstaa disse Bygninger og om Bord i dem at prøve Kræfter med det Element, han skaber dem til. Det har altid i høj Grad været muligt, og han har afluret Hemmelighederne og Egenskaberne ved Fartøjerne, Søen og Vinden, gaaet igen og fortsat.

Selv om ikke alle har faaet hele Drømmen opfyldt og de færreste bygget saa store Fartøjer, som de har drømt om, og der har været utallige Vanskeligheder, baade store i Tidens Løb og smaa dagligdags, saa har Kedsomhed ikke Plads der, hvor det gælder Alsidighed af meget stor Omfatning og stort Perspektiv. De har faaet noget at fylde Livet med...«

Det er den lille mester, som udtrykker drømmen på denne vis; og drømmen er ikke principielt forskellig fra lærlingen, svendens eller mesterens standpunkt. I bådebyggerfaget slår denne prioritering også igennem i selvpræsentationen. Ordene mester og svend bruges meget sjældent som suffikser til betegnelsen bådebygger. De beteg-



Hvis Christian på museumsbesøg erfarede, at der var udstillet et sæt håndværksredskaber, og han opdagede, at f.eks. to håndværks værktøjer var blandet sammen, eller at redskaberne var rustne og uslebne, kunne han på fagenes og museumsinstitutionens vegne blive dybt krænket. »Det kan man sgu ikke være bekendt som museum«, hævdede han. Skærende værktøj »må« (blandt fagfolk) ikke henligge i sløv tilstand, og rustent værktøj er der overhovedet ikke plads til i håndværkerens begreb værktøj, dvs. noget hvormed man kan udføre et stykke arbejde. Hvis modelinteresserede gæster spurgte, om han ikke kunne give dem nogle gode råd m.h.t. former på modelhøvele etc., fik de også altid beskedent og høfligt at vide, at han brugte det almindelige tunge skibs- og bådebyggerværktøj til alt modelarbejde. Blandt venner lagde han ikke skjul på, at »man skal« kunne lave alting med det dagligdags håndværktøj. Nogle ville sikkert opfatte dette »man skal« som en slags selvpineri; for Christian var det en del af de udfordringer, som han og hans kolleger ideologisk placerede inden for fagfærdighedens grænser. *Some of Christian Nielsen's tools. He employed the ordinary, heavy tools of boat and shipbuilding when making all his models. Though, to an outsider, this may have seemed like making things more difficult for him it was a challenge to his skill.*

ner bege sig selv som slet og ret bådebygger.

Vi har imidlertid tidligere omtalt den fundamentale forskel i produktionens struktur mellem det lille familiebaserede værksted og



skibsværfter af f.eks. B&W's karakter. Når vi nu har vist forankringen af en særlig ideologi i selve produktionsformen på det familiebaserede værksted, og en specifik bådebyggermentalitet i selve håndværksarbejdet, bliver vi også nødt til kritisk at forfølge disse forhold over i det større skibsbyggeri. I kapitalistisk skibsbyggeri laves der jo også håndværk. Lad os se på et eksempel, som ideologisk synes at stå i klar kontrast til Jakob Jensens udtalelser.

Da Dansk Skibstømmerforbund i 1967 fyldte 75 år, udgav fagforeningen et jubilæumsskrift, som det fik en fhv. journalist på Aktuelt, Preben Bengtsson til at skrive. Bengtssons kendte bog, *Skibstømmeren*, behandler hovedsagelig fagforeningsspørgsmålene op igennem årene. Forfatteren slutter imidlertid sit første kapitel om de ældre, hårde tider af med en i denne sammenhæng interessant udredning: »...Men på i hvert fald eet område adskilte skibstømmerne sig fra næsten alle andre arbejdergrupper i vort land: De var i virkeligheden industriarbejdere før industrien (i mere moderne forstand) overhovedet havde vundet indpas i Danmark. Selvom nemlig skibsværftsprofessionen i træskibenes tid var en ren håndværksprofession, så var virksomhederne i størrelse og arbejdsgang mere af industrielt tilsnit end det sædvanlige laugsprægede håndværk på hine tider. Skibstømmernes arbejdspladser var store, og det krævede betydelig kapital at kunne etablere dem. Skibstømmerne led derfor sjældent af den »overtro«, som andre fags arbejdere kunne lide af: Troen på, at de nok engang også selv blev mestre, og at trængslernes tid derfor kun var en »overgang«.

De var indstillet på at være svende hele deres liv. De blev derfor før nogen andre *arbejdere* i en senere tids klassebetonede forstand. Men der skulle gå en rum tid, før de tog konsekvenserne af denne kendsgerning« [og dannede fagforeninger].

Her er det tydeligvis først og fremmest fagforeningsmanden, som taler. Det er historien om den organiserede skibs- og bådebygger eller forudsætningerne for organiseringen, der er forfatterens mål. Først i denne sammenhæng bliver skibstømmeren interessant, og da man vitterlig kan føre de store skibstømmerpladser flere hundrede år

tilbage i tiden, får faget ud fra denne indfaldsvinkel en særlig dimension: Skibstømrersvendene var de første egentlige arbejdere! Da samtidig de store pladser eksisterer i dag, og organisationsengagementet (nødvendigvis) altid har været størst her, falder alle de små familiebaserede værksteder, og de dér ansatte svende, helt ud af bogens synsfelt. I en fagforeningsmands bog om *skibstømreren* må de nærmest være ikke-eksisterende. Vi har tidligere set, hvorfor det ville være vanskeligt for deres ansatte at forene et aktivt fagforeningsengagement med et virke i bedrifter af denne type. Lige så klart er det, at arbejdere i kapitalistisk organiserede virksomheder netop får drejet deres interesse mod forhold som fast arbejdstid, tarifmæssig løn, ordnede beskyttelsesforhold etc., hvilke akkurat varetages af en fagforening<sup>6</sup>. Arbejdsgiveren er ikke, som i den lille bedrift, selv producent. Mange gange kender man »ham« slet ikke. Han er ej heller læremesteren, og har måske aldrig selv været håndværker. Han er på alle områder (så længe virksomheden eksisterer) en klar modsætning, og i jo højere grad den ansatte opfatter sig selv som arbejder, jo klarere kan dette modsætningsforhold bruges til at opnå fordele. Det er indholdet af denne opfattelse mellem arbejderne indbyrdes, som ideologisk benævnes solidaritet. Lønkampen og styrkelsen af solidariteten må nødvendigvis blive fagforeningens grundpiller. Selvom Bengtsson skal skrive specielt om skibstømreren, må hans interesse under denne omstændighed forskydes fra skibstømreren som håndværker til skibstømreren som lønarbejder. Det er jo ikke primært det specielle færdighedsforhold, men derimod lønarbejderforholdet, der har været baggrunden for, at håndværkeren gennem organisering og kamp har kunne arbejde for materielle forandringer.

Her er vi imidlertid fremme ved det afgørende aspekt. Svenden sælger nok sin arbejdskraft til en ofte helt anonym arbejdskøber, som i produktionen bruger den som enhver anden indkøbt vare. Men hvad sælger han egentlig mere præcist? Han sælger hver uge en bestemt mængde fysisk energi og præcis den tilstrækkelige del af sin håndværksmæssige færdighed, som skal til for at udføre det kva-

lificerede arbejde, han netop bliver sat til i den pågældende uge. Det afgørende er her, at han nok som andre arbejdere må sælge sin rå arbejdskraft, men at han foruden denne som fagmand selv besidder sin fagfærdighed, som han kun giver fra sig i små portioner. Færdigheden bliver først til vare, når den - i små bidder - »arbejdes ud«. Ideologisk er det muligt for ham at opfatte sig som herre over færdigheden i sin helhed, og hovedparten heraf har på større værfter mulighed for at forblive skjult. Men på store anonyme arbejdspladser ser det ud som om, at denne skjulte del af fagets mysterier netop er det, der identitetsmæssigt binder specialhåndværkere sammen. Det er dette, som kulturelt knytter dem sammen, og ikke at de som så mange andre er arbejdere, eller at de som mange andre fagfolk på værftet har et svendebrev. Og når de på søndagsturen måske falder i snak med en kollega fra et familieværft, er det igen dette indhold, som aktiveres. Så længe et håndværksfag altså besidder et sådant færdighedsforhold, kan dette eksistere i begge de to økonomiske organisationsstrukturer, omend i forskellig grad og under forskellige udtryksformer.

For »rigtige« arbejdere kan eksistensen af denne fagmentalitet og dens stærke kulturelle udtryk nogle gange antage barokke former, f.eks. når to svende eller lærlinge, endda uden at være underlagt akkordræs og uden pres fra en striks formand, indbyrdes finder på at konkurrere om, hvor godt eller hvor hurtigt, de kan lave et bestemt stykke arbejde. De får den samme løn for det, men alligevel arbejder de eventuelt i en uge eller to dobbelt så hurtigt som normalt og tager måske endda spisepauserne til hjælp. Skibs- og bådebyggeren hævder, at det f.eks. ikke »må« tage mere end én dag at sætte en rang på (dvs. tilpasse og fastsætte én plankegang rundt om et fartøj), og så knokler man nogen gange for over for sig selv og sine kolleger at vise, at man kan klare det - og helst lidt hurtigere end den udvalgte konkurrent. Sådanne normer for præstationer stammer hverken fra arbejdsgiveren, fagforeningen eller fra nogen »falsk bevidsthed«; de hentes ind fra lag i det kollektive idéunivers hos bærere af en ganske bestemt fagkultur og besidder ofte en styrke, som kan tilsidesætte

dagligdags kollegial solidaritet (f.eks. omkring et begreb som »skruibrækkeri«) og overenskomstaftaler.

Der er således hverken noget mystisk eller heroisk over sådanne håndværkeres fagstolthed. Den er ud fra *deres* kulturelle univers en selvfølgelighed, som vil være intakt, sålænge de har mulighed for at betragte sig som »fagfolk«.

### *Slutning*

Christian Niensens overgang fra selvstændig bådebygger til konservator på Handels- og Søfartsmuseet behøvede således ikke at ændre hele den håndværksmæssige selvforståelse, som han var vokset op med på Fejø og selv havde været med til at videreudvikle. Han betragtede springet til Danmarks specialmuseum for søfart som en anerkendelse af sin faglige kunnen, og der var her mulighed for stort set at fylde stillingen med det indhold, han ønskede at give den. Der var på museet ingen institutionaliserede arbejdsmetoder, teknikker etc., han kom i konflikt med og ingen, som inden for hans fag havde nogen særlig ekspertise. Han kunne således uden begrænsninger omplante hele håndværksfærdigheden og fagmentaliteten fra Fejø til Kronborg, og inden for disse rammer virkede han i 30 år alene i sit lille værksted på slottet. Præcis på samme vis som han kunne have gjort det i enhver anden (afsides) del af landet. Men i virkeligheden tog han langt mere med fra øen, nemlig næsten hele sin livsstil. Dvs. sine manerer, sit sprog, sine stærkt lokalt kulturelle normer for adfærd i uvante situationer og sine smålandsfarvandske referencerammer. Han søgte nok i høj grad i samarbejdet at imødekomme andre, men han ønskede ikke at tillære sig anderledes kulturelle/adfærdsmæssige former. Og han viste, at han kunne bruge håndværksfærdigheden som skjold mod dette sociale pres, også han som menneske i et samfund var udsat for. For folk, som ikke kendte ham, eller som ikke kulturelt kunne leve sig ind i andre livsformer, kom Christian ofte til at fremstå som en noget bly almuesmand af en

vis stædighed. Det vidste Christian godt, og han lod dem ganske stille forblive tro mod deres opfattelse.

Foruden omstillingen til modelbyggeri og omgang med museumsgenstande blev den væsentligste ændring for ham denne direkte afhængighed af andre livsformer. Da Christian forsøgte at omplante hele sin gamle ideologi omkring bedriften på Fejø til institutionen Søfartsmuseet - og Christian havde en fantastisk loyalitet over for museumsinstitutionen - og han samtidig fuldt og helt var i stand til at værne sin håndværksmæssige ekspertise<sup>7</sup>, kunne det ikke undgås, at det i det daglige arbejde i enkelte situationer kom til at slå gnister mellem ham og folk i disse andre livsformer, som følte, at de i forskellige sager måtte indtage andre synspunkter. På en halvstor arbejdsplads med et klart defineret hierarki forekommer den slags konfrontationer uvægerligt, men de tog hårdt på Christian, fordi han ideologisk følte, at han næsten bar (sin del af) museet på skuldrene, og han kulturelt ikke kunne fire på sin håndværkerstolthed, m.h.t. hvordan en bestemt ting skulle laves. I sådanne situationer var det svært for de forskellige parter at finde en løsning, og Christian valgte sin livsform tro enten at tie stille eller at udvise en art overfladisk føjelighed, som ofte kunne opfattes som en slags undselighed. Men i bund og grund havde han på Fejø som på Kronborg sin livsforms og hele sit håndværks integritet i behold.

## NOTER

Denne artikel er på opfordring af Handels- og Søfartsmuseet skrevet som en erindring til minde om Christian Nielsen. Jeg har forsøgt at løse et fagligt problem med familien Niensens håndværk som eksempel, og jeg tror, at denne prioritering ville være i overensstemmelse med Christians egen holdning.

<sup>1</sup> Dette forhold er dog ikke undersøgt systematisk. Forf. kender imidlertid kun ganske enkelte eksempler, hvor der er opstået problemer (evt. af afledte årsager). Se f.eks. sagen mod J. Bruhns værft på Kalvø ved Aabenraa 1848, omtalt af G. Japsen, Åbenrå bys økonomiske historie 1850-64, i *Sønderjydske Årbøger*, 2. halvbd. 1943.

<sup>2</sup> Christian havde selv svært ved at se det påståede liniemæssige slægtskab mellem de to fartøjer. Han anerkendte krydsjagten som et fint fartøj, men hævdede ofte, at »den ikke var uden en jolle«, eller at der »ikke var meget skiv i den«. Dvs. den havde i forhold til sin ret store størrelse for svungne linier, for få ens spanter midtskibs og for lille tonnage (og dermed ballast). Ofte kunne gode jagter - som f.eks. Castor - således udmærket sejle fra krydsjagterne. For linietegninger se *Danske bådtyper* s.62, 124 og 132.

<sup>3</sup> Set i længere tidsperspektiv må man nok sige, at de principper i skrogfaconen, man håndhævede på Fejø, var endog meget avancerede og stod i skarpe kontrast til mange af Bergs mindre både. Der er for forf. ikke tvivl om, at både Niels, Carl og Christian f.eks. fuldt ud ville kunne acceptere undervandsskroget (men ikke det i deres øjne for lodrette overvandsskrog) på en moderne båd som Spækhuggeren. Hvis man tager udgangspunkt i *Danske bådtyper*, havde Isefjordsbåden (s.30), Fejødrivkvasen (s.62), Lynæsjoellen (s.79), jagten Castor (s.124), krydsjagten (s.132) og lodsbåden (s.134) for Christian »ordentlige linier«, hvorimod ellers agtværdige fartøjstyper som Sundbåden (s.28) og Nyborgbåden (s.40) bestemt ikke faldt i hans smag.

<sup>4</sup> Det bør understreges, at der har været - og er - mange, som bygger både uden at være håndværkere i en form som her beskrevet. En del af disse fartøjer vil sikkert af »fagmanden« blive betegnet som gode både, men der er meget stor forskel på f.eks. at kunne bygge ét eksemplar af en lokal bådtype og til at have ambition om næsten *at kunne* bygge alt, samt til stadighed at stræbe efter at fremtvinge en stadig større grad af fagkundskab.

<sup>5</sup> Gør-det-selv-aktiviteten har imidlertid også at gøre med andre både samfundsøkonomiske og ideologiske forhold.

<sup>6</sup> De *københavnske* skibstømmeres fagforening fra 1871 er en af de ældste fagforeninger i Danmark, og det er karakteristisk, at baggrunden for dens dannelse må ses i snæver sammenhæng med en storkonflikt på B&W i oktober dette år, hvor 300 skibsbyggere og formere blev »lockouted« efter fremsættelse af lønkrav og krav om fyring af usolidariske formænd.

<sup>7</sup> Denne artikel har bl.a. haft til formål at forsøge at give begreberne ideologi og kultur et bestemt, men forskelligt indhold. (Det må her nævnes, at jeg ofte p.g.a. ordet kulturs mangetydige associationer har anvendt det p.t. mere »moderne« ord mentalitet, men begge har de refereret til samme sagsforhold).

For at forstå f.eks. den familiebaserede bedrifts særlige økonomiske og arbejdsmæssige organisation måtte vi udrede ganske bestemte forhold omkring opfattelse af selvstændighed, frihed, personligt ansvar m.v. Denne opfattelse var i stand til at legitimere det ekstraarbejde og de afsavn, som familien pålagde sig selv, og den var således nødvendig for, at hele bedriften ikke faldt fra hinanden. Det er dette indhold, som udtrykkes i begrebet *ideologi*.

Men da denne organisationsform findes i flere erhverv med højst forskellige normmæssige profiler (som f.eks. håndværkere og landmænd), må man også søge at forklare disse forskelle. I nærværende eksempel har vi begyndt at arbejde os ind i selve håndværkets arbejdsform, og det er blevet demonstreret, hvorledes nogle arbejders uigennemskuelighed (og komplicerethed) har kunnet danne ramme for et højt udviklet sæt af regler, normer og bevidsthed blandt udøverne af en bestemt gerning. Det er dette, jeg forsøgsvis har kaldt fagspecifik *kultur* (eller fagmentalitet). Denne kultur ser imidlertid ud til at være nødvendig for, at håndværket kan overleve som fag betragtet.

Ideologi er således ikke noget, man som såkaldt individ kan sympatisere med eller ej, og er ej heller en blot og bar afspejling af en materiel basis. Det er et træk, der er iboende i en bestemt struktur, og som må eksistere, så længe strukturen eksisterer. Omvendt er kultur heller ikke alle mulige former for erhvervsspecifikke normer, omgangsformer etc. For at begrebet skal have nogen udsagnskraft, må det bringes til at referere til andre begreber, som er bundet sammen på en måde, som kan *forklares*.

## LITTERATUR

- Bengtsson, P. *Skibstømmeren. Dansk skibstømmerforbund gennem 75 år*, Kbh. 1967 (spec. s.18-19).
- Berg, R. *Den zünftige håndværker*, Kbh. 1930.
- Bernild, O. og Jensen, H. *Den feudale produktionsmådes historie i Danmark ca. 1200-1800*, Dansk universitets presse 1978.
- Christiansen, P.O. *Brugsbåde* (folder), Vikingeskibshallen 1971.
- Samme. *En livsform på tvangsauktion?*, Gyldendal 1982 (spec. kap.2).
- Højrup, T. *Det glemte folk. Livsformer og centraldirigering*, SBI og IEF 1983.
- Jensen, J., Bådebygger, i E. Hansen (red.). *Dansk håndværk*. bd.2, Kbh. 1943 (spec. s.38-39 og 46).
- Jørgensen, V. Erindringer fra Rasmus Møllers værft i Fåborg i 1890'erne, i *Handels- og Søfartsmuseets årbog* 1959.
- Nielsen, C. Bådebyggeriet på Fejø og de danske åledrivråser, i *Handels- og Søfartsmuseets årbog* 1961.
- Samme. *Danske bådtyper. Opmålt og beskrevet af...*, Høst og søn 1973.

## IDEOLOGY AND CULTURE OF FAMILY BASED CRAFTS

### *Summary*

The writer bases his argument on the boatbuilding business run by the family of Christian Nielsen, former conservator at the Museum and himself a boatbuilder, on the small island of Fejø, South Zealand. The business existed from 1877 until right up to the 1960s in the ownership of the same family. In 1894 Christian Nielsen's grandfather, who started the business, developed a new type of boat, the Fejø eel drifter, which with its shallow draught (it had a wooden drop keel), easy handling, good navigability and cheap price was a real innovation in eel fishing in all inner Danish waters. It was a typical example of how a clever craftsman can develop part of the fishing technology to a very high level within the limitations of local ecological and economic conditions. Drifters of this type were able to increase productivity considerably, compared with what had been possible with existing vessels, and were first seriously threatened by the introduction of engines in coastal fishing about the time of the First World War.

The writer is, however, more concerned in principle with the difference between the structure of family businesses and that of large capitalist shipyards. He particularly discusses the ideology which necessarily is part of a small business, where home and enterprise are inseparable from one another. He argues that what may be called the culture peculiar to a specific trade can exist in both types of structures so long as the craftsmanship involved is of a high standard.

This aspect is related indirectly to the present debate on what it is that constitutes a particular mentality among certain categories of people. Mentality is, however, a problematical term. It is seldom exactly defined or related to a particular structure. Taking as an example the Nielsen family boatbuilding business the writer demonstrates that the whole set of attitudes (apparently diffuse) covered by the word mentality can be analysed by the concepts of ideology and culture in specific ways of life. Even though the Nielsen family business and a farmer, for example, are both bound by one and the same ideology which makes a virtue of independence, hard work, sense of responsibility etc. they are nevertheless sustained by different occupational cognitions which are to be found in different type of work done.



MED »NORDISK MARITIMHISTORISK  
ARBEJDSGRUPPE«  
hos Christian Madsen i Lynæs

Af

OLE CRUMLIN-PEDERSEN

*Både forfatteren og Christian Nielsen var medlemmer af den »Nordiske maritimhistoriske arbejdsgruppe«, der var aktiv med feltarbejde i årene 1964-67. Artiklen giver indtryk af det udbytterige feltarbejde hos bådebygger Christian Madsen, Lynæs, i sommeren 1964.*

I sommeren 1964 fik bådebyggeren Christian Madsen i Lynæs uanmeldt besøg af en hel deputation af nysgerrige personer. Det var Henning Henningsen og Christian Nielsen fra Handels- og Søfartsmuseet, Olof Hasslöf fra Sjöhistoriska museet i Stockholm og Nils Nilsson fra »Kulturen« i Lund, der sammen med denne artikels forfatter blev bragt til det gamle bådebyggeri ved stejlepladsen oven for havnen i Lynæs af lokalhistorikeren Carl Petersen, Gilleleje. Bedre end nogen anden kendte Carl Petersen til de folk på den nord-sjællandske kyst, der havde forbindelse med fiskeriet og bådebyggeriet, og det var disse folk, som deputationen var draget ud for at møde.

Baggrunden herfor var Knud Klems ønske om, at de mange danske bådtyper, som Christian Nielsen havde opmålt i årene forud, blev nærmere beskrevet, så tegninger og beskrivelser kunne udgives som en samlet publikation i museets skriftserie. Hertil manglede der materiale, der kunne supplere Christian Nielsens mange opmålinger, for kun i enkelte tilfælde var der indsamlet baggrundsmateriale i form af optegnelser, arkivalier eller ældre fotografier omkring de forskellige bådtyper. Godt nok var Christian Nielsen et omvandrende leksikon, der huskede utroligt mange af de historier, han undervejs havde hørt, om de enkelte både, men ligeså let Christian Niel-



Fig. 1: Bådebygger Chr. Madsen i arbejde i sit værksted. Fot. N. Nilsson, august 1964. *Christian Madsen in his boatyard. Photo: N. Nilsson, August 1964.*

sen havde til blyanten, når en båd skulle måles op, ligeså svært havde han til pennen, når sådanne oplysninger skulle prentes ned. Og var det egentlig hans opgave at samle den slags oplysninger - dem kunne man vel alligevel aldrig stole helt på? Med sin egen baggrund i en bådebyggerfamilie, hvor arbejdet prægedes af et åbent sind for mulighederne for forbedringer og fornyelser af de traditionelle Fejø-bådtyper, specielt åledrивkvaserne<sup>1</sup>, havde Christian Nielsen et godt øje for de særpræg, han på sine opmålingsrejser fandt ved bådene fra forskellige dele af landet. Det, der trængte sig på som opgave, var for ham primært at registrere denne rigdom i former og detaljer. Mange ældre bådtyper var allerede forsvundet fra kysterne,

af andre var kun få eksemplarer tilbage, mens nye typer dukkede op og ændredes i en stadig vekselvirkning med teknikkens og samfundets udvikling. Alene for at kunne lave sine opmålinger måtte Christian Nielsen afklare mange spørgsmål. - Hvilke bådtyper skulle opmåles? - De ældste, de almindeligste, de mest velformede? - Hvilken detaljeringsgrad skulle de tegnes med? - Hvordan skulle en båd tegnes, når noget var opmålt, andet baseret på mundtlige oplysninger?

Christian Niensens læremester på opmålingsarbejdet var Knud E. Hansen, der var skibsteknisk konsulent for museet i årene fra 1944 til sin død i 1960. Med ham havde Christian Nielsen mange gode drøftelser om opmålings- og tegnearbejdets udførelse. På dette tidspunkt var det lidt af et pionérarbejde at lave disse opmålinger, og der var ikke mange forbilleder at støtte sig til. Sammen udviklede de to en relativ enkel og sikker opmålingsmetode, som Christian Nielsen beskrev i en artikel i museets årbog 1958<sup>2</sup>. De færdige tegningssæt udformedes i nær overensstemmelse med den tegningstradition, der er udviklet inden for skibsbyggeriet og overtaget til brug ved de bådebyggerier, hvor ingeniørers og yachtkonstruktørers virke har sat sig spor. I overensstemmelse hermed arbejdede Christian Nielsen utrætteligt med målesnor og tommestok på at fæste det på papiret, der kunne måles og tegnes.

Da jeg i 1962 som nytiltrådt skibsteknisk konsulent ved museet blev bedt om at bistå med at bringe Christian Niensens opmålinger på tryk, lå der altså et stort antal tegningssæt af bådtyper, der i det store og hele gav en repræsentativ dækning for danske bådtyper mellem 1900 og 1930. Der var ikke meget at føje til for en tekniker - men nok så meget at tage fat på for en etnolog. Hvordan skulle en sådan opgave bedst gribes an? Svaret herpå var at hente på den anden side af Sundet hos førsteintendent Olof Hasslöf fra Sjöhistoriska museet i Stockholm, der havde disputeret på en afhandling om Bohusläns fiskeri og siden i en årrække drevet systematiske studier i bådebyggeriets teknik og historie ved en kombination af feltarbejde og arkivstudier<sup>3</sup>. Han var nu i sit arbejde kommet til Skåne og Halland, hvor et nært samarbejde var kommet i stand med amanuens

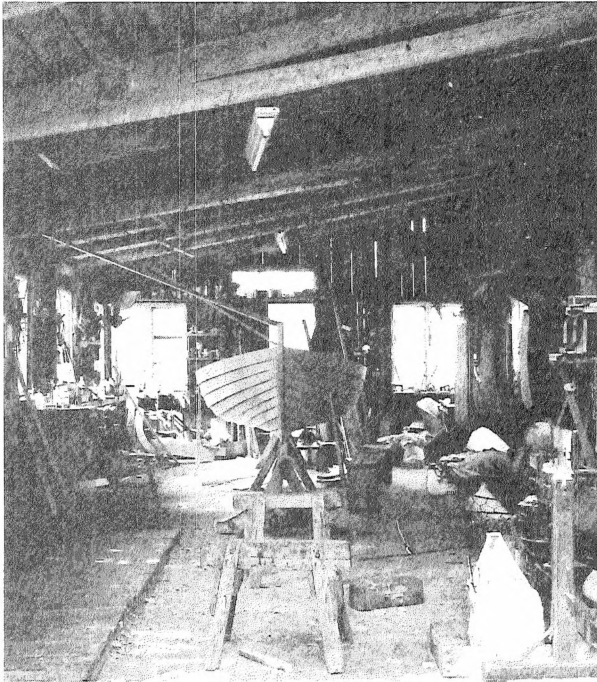


Fig. 2: En Lynæsjoelle under bygning i Christian Madsens værksted. Fot. N. Nilsson, august 1964. *A boat of the Lynæs type under construction in Madsen's boatyard. Photo: N. Nilsson, August 1964.*

Nils Nilsson fra Lund og landsantikvarie Ingemar Atterman fra Karlskrona. Hvad var da mere nærliggende end at følge med i dette arbejde for at få indblik i feltarbejdets teknik og for at kunne bearbejde indtryk undervejs. Heldigvis blev forslaget positivt modtaget af vores svenske kolleger, der var meget interesseret i denne kontakt og i muligheden for at udvide erfaringsfeltet til denne side af Sundet.

Resultatet heraf blev bl.a. en årrækkes feltarbejder, i 1964 i Halland, på Sjælland og Fyn, i 1965 i Jylland og i 1966 og 1967 i Norge. Kredsen var hurtigt blevet udvidet til også at omfatte nogle af vore norske kolleger, først arkæologen, konservator Arne Emil Christensen fra Universitetets Oldsaksamling i Oslo, siden tillige etnologer-

ne Kari Helmer-Hansen og Britt Berggren, ligeledes fra Oslo. Denne tværfaglige gruppe af flere etnologer, en folkemindeforsker, en arkæolog, en ingeniør og en bådebygger havde gensidigt megen glæde af samarbejdet og af den fælles bearbejdelse af indtrykkene fra feltarbejdet. For at disse indtryk kunne komme andre end den snævre kreds til gode, blev der i feltarbejdssæsonen 1965 indlagt et »arbejds møde« på Løkken Vekro i Vendsyssel, hvortil repræsentanter fra de øvrige skandinaviske søfartsmuseer blev indbudt. Denne idé at lade søfartsmuseernes folk komme sammen i et par dage for at drøfte fælles faglige spørgsmål under afslappede former slog i øvrigt an, og er siden videreført direkte i de nordiske søfartsmuseers regie som en sammenkomst hvert andet eller tredje år i et af de nordiske lande - og stadig under betegnelsen »arbejds møde«.

Det var vel egentlig først efter, at årene med de fælles feltarbejdssæsoner var slut, at gruppen fik navnet: »Nordisk maritimhistorisk arbejdsgruppe«. Anledningen hertil var udgivelsen af værket »Sømand, fisker, skib og værft: Introduktion til maritim etnologi«<sup>4</sup>, hvori gruppens medlemmer belyste forskellige sider af skibs- og bådebyggeriets historie samt sømandslivet og det maritime næringsliv og kilderne hertil. Hovedkraften heri var Olof Hasslöf, der i 1968 var blevet knyttet til Institut for europæisk etnologi ved Københavns Universitet, og som var den drivende kraft bag bogens tilblivelse, såvel som han havde været det bag feltarbejdssæsonerne.

Der kom således gang i en meget frugtbar udvikling, da denne kontakt til Olof Hasslöf blev sluttet i 1963-64 ud fra ønsket om en kommenteret udgivelse af Christian Niensens opmålinger. Da bogen »Danske bådtyper - opmålt og beskrevet af Christian Nielsen«<sup>5</sup> udkom i 1973 var det dog ikke en af arbejdsgruppens medlemmer, der stod for den tekstmæssige redaktion, men en af Hasslöfs studenter fra Instituttet i Brede, Palle Christiansen. Han var selv udlært som bådebygger, men hans interesse for etnologien bragte ham til universitetet på dispensation (da han ikke havde studentereksamen), en tillid som Palle Christiansen kvitterede for ved at afslutte sit studium i 1975 med en guldmedaljeafhandling.

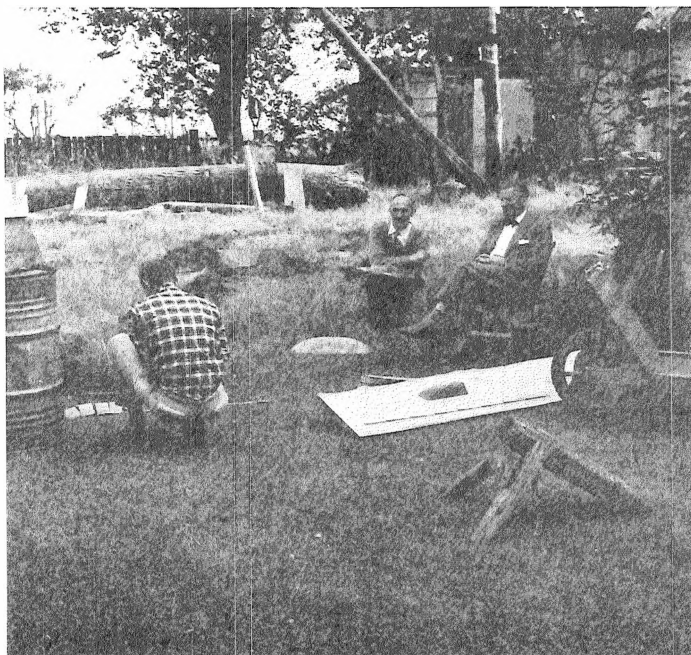


Fig. 3: Tre af arbejdsgruppens medlemmer igang med registreringen af halvmodeller. Til højre Olof Hasslöf, i midten Christian Nielsen og til venstre Ole Crumlin-Pedersen. Fot. N. Nilsson, august 1964. *Three members of the work group recording half-models. From left to right: Ole Crumlin-Pedersen, Christian Nielsen and Olof Hasslöf. Photo: N. Nilsson, August 1964.*

Men hele dette perspektiv kendte vi ikke noget til, da det første besøg hos bådebygger Chr. Madsen i Lynæs fandt sted den 6. august 1964. Efter en kort forklaring om formålet med besøget, hvortil alle bidrog mere eller mindre, tog Olof Hasslöf fat på at udspørge Chr. Madsen om den bådebyggervirksomhed, som Madsen-familien havde drevet i flere generationer på stedet. Spørgsmålene var af en sådan art, at Chr. Madsen ikke kunne være i tvivl om, at udspørgeren havde en betydelig viden om bådebyggeriets teknik. Men alligevel bad han om svar på mangt og meget, som han vel kendte i for-

vejen, eller stillede spørgsmål, som om han ikke troede på de svar, han lige havde fået. På os, der var uvant med Olof Hasslöfs dybdybende interview-teknik, gjorde denne udspørgen et stærkt indtryk, på Christian Nielsen så stærkt, at han måtte finde sig noget andet at tænke på, så han gik igang med at opmåle værkstedet.

Nils Nilsson nedtegnede, hvad Chr. Madsen kunne berette som svar på de mange spørgsmål fra Hasslöf - svagt sekunderet af gruppens øvrige medlemmer. Senere gennemfotograferede han værkstedet og bygningerne, mens gruppens øvrige medlemmer sammen med Chr. Madsen gennemgik det lidt, der fandtes af halvmodeller og tegninger, som havde været anvendt ved byggeriet af de utallige op til 14-15 m lange Lynæsbåde, der var udgået herfra.

Som eksempel på den bådebygningstradition, hvor tegninger, konstruktionsmodeller og skabeloner repræsenterer et sent element, var dette sted velegnet. Derfor havde det særlig interesse at studere tegningsmaterialet fra dette bådebyggeri, hvor vi har nærmere oplysninger om tegningernes brug i modsætning til så mange andre tegningssamlinger, der er overleveret os uden nærmere forklaring. I bilag I er derfor gengivet en registrant, der udarbejdedes efter dette studiebesøg i forbindelse med, at Handels- og Søfartsmuseet overtog materialet.

Udskrifterne af optegnelserne fra de dage, som arbejdsgruppen tilbragte hos Chr. Madsen, fylder 54 maskinskrevne sider. Her behandles især i detaljer de mange vanskeligheder, der er forbundet med klink- og kravelbygningsteknikken og med problemet at nå frem til den ønskede form på skroget, men også andre spørgsmål, bl.a. om skikke og overtro forbundet med byggeriet, blev berørt. Hertil kommer over 100 fotos fra værkstedet og Christian Niensens opmålinger af værftets bygninger.

Chr. Madsen benyttede lejligheden til at overdrage Handels- og Søfartsmuseet forskellige værktøjer, herunder værftets samling af 19 forskellige høvle, der ikke mere var i brug, foruden bestanden af tegninger og halvmodeller. Der blev herved sikret et omfattende materiale fra dette bådebyggeri for eftertiden, ikke blot som stumme gen-

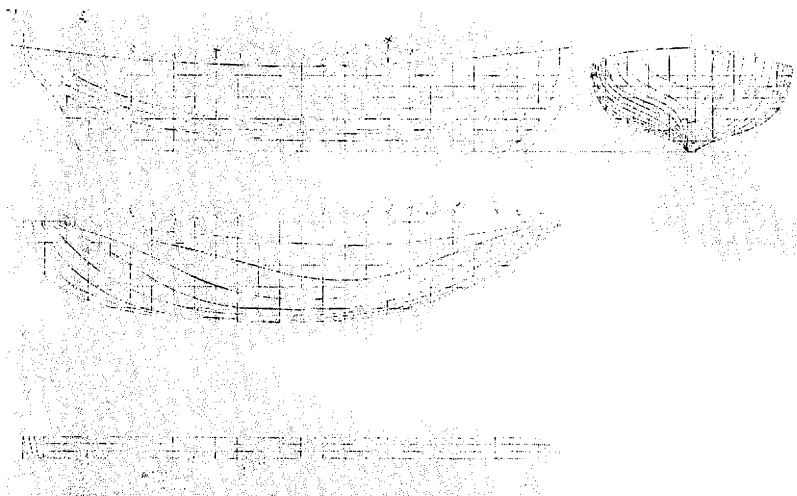


Fig. 4: Linietegning til 25 fods Lynæs båd »Delfinen«, bygget på kravel 1913. Tegningsfortegnelsen nr. 20, bagsiden. *Line drawing of Delfinen, a 25 foot boat of the Lynæs type. Carvel-built, 1913. Drawing no. 20, reverse.*

stande, men i høj grad belyst i deres sammenhæng med funktionerne på stedet. Hvad vi ikke kunne nå på den korte tid, var naturligvis at følge bygningen af en båd fra materialerne blev udvalgt i skoven til den færdige båd blev søsat. En sådan mulighed meldte sig imidlertid i 1966. Ingeniør Aage Rothenborg, en god ven af Nationalmuseet, der i en årrække havde bekostet optagelser af kortfilm om forskellige gamle håndværksmetoder og færdigheder, tilbød at filme bygningen af en båd hos Chr. Madsen. Aage Rothenborg var selv både filmfotograf og med-producer sammen med den museumsinspektør ved Nationalmuseet, der specielt var interesseret i det pågældende emne, så i dette tilfælde satte han og jeg os sammen og planlagde produktionen. Det var en krævende opgave, langt den mest omfattende og komplicerede proces, som Aage Rothenborg hidtil havde dokumenteret med sit stumfilmskamera, men ved en god tilrettelæggelse og en enestående tålmodighed, interesse og



gæstfrihed fra Chr. Madsens side lykkedes det at fange alle karakteristiske byggefaser på filmstrimlen i den da 68-årige bådebyggers værksted. For at få færrest mulige optagedage byggede Chr. Madsen to joller samtidigt, men med forskudt tidsplan, så flere faser kunne dækkes ind ved hvert besøg. Da filmoptagelserne afsluttedes, var den ene båd kun bordfyldt, idet spanterne endnu ikke var passet ind i skrogskallen, og det lykkedes da Nationalmuseet at erhverve den halvferdige båd som et håndgribeligt eksempel på den skalbygningsteknik, som er kernen i gammel nordisk klinkbygningstradition. I midten af 1970'erne sluttede Chr. Madsen med bådebyggeriet, og de to museer, der særligt havde vist stedet interesse, blev tilbudt at overtage maskineri og øvrigt inventar. Desværre måtte såvel Handels- og Søfartsmuseet som Nationalmuseet opgive at bevare værkstedet som sådant, men Nationalmuseet fandt dog mulighed for at modtage den store bloksav fra virksomheden, på hvilken så mange egestammer i tidens løb var blevet skåret op til de planker, hvoraf de store og små velsejlende og sødygtige Lynæs både var vokset frem.

Beretningen om denne bådtypes rødder og betydning for Nordsjællandskystens fiskerfamiliers liv og velfærd i tiden ca. 1880-1945 er endnu ikke skrevet, men et vigtigt råstof hertil kom der i hvert fald ud af den første kontakt mellem Chr. Madsen og den mærkelige flok museumsfolk i august 1964.

## NOTER

<sup>1</sup> Chr. Nielsen: Bådebyggeriet på Fejø og de danske åledrivkvaser. *Handels- og Søfartsmuseets årbog 1961*.

<sup>2</sup> Chr. Nielsen: Opmåling af fartøjer. *Handels- og Søfartsmuseets årbog 1958*.

<sup>3</sup> Olof Hasslöf: *Svenska Västkustfiskarna*, Göteborg 1949, samme bl.a.: Båtar och båtbyggeri vid Kalmarsund. *Stranda 1953-54*, og Arkeologiska båtfynd och levande tradition. *Västerbotten 1958*.

<sup>4</sup> *Sømand, fisker, skib og værft. Introduktion til maritim etnologi*. Redaktion: Nordisk Maritimhistorisk Arbejdsgruppe ved Olof Hasslöf, Henning Henningsen og Arne

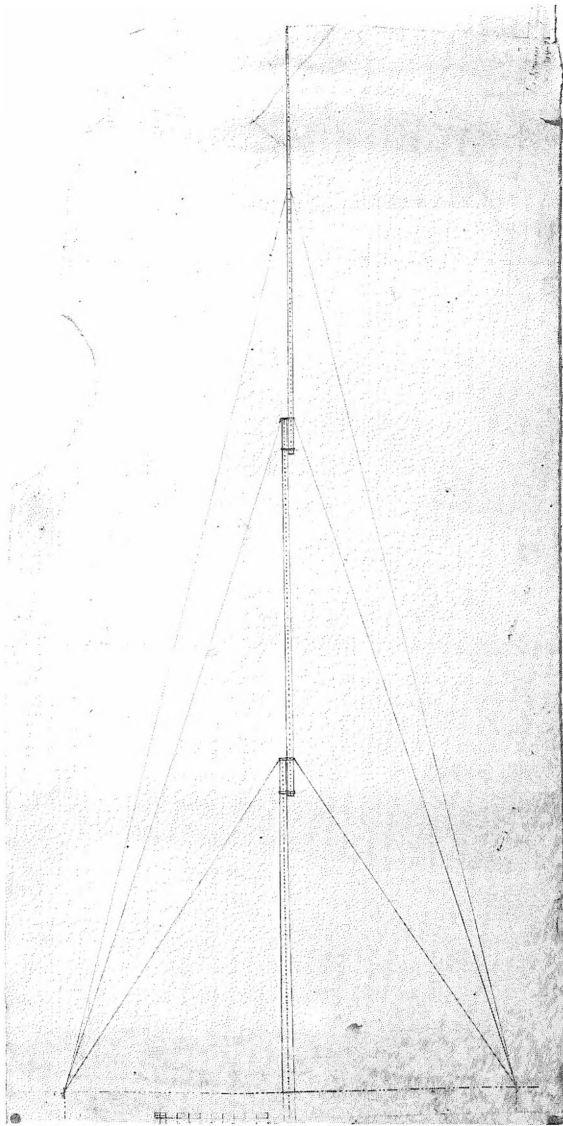


Fig. 5: På forsiden af tegningen til »Delfinen« (fig. 4) var en mast streget op. Det var den 30 m høje mast, som P.O. Pedersen og Valdemar Poulsen fik rejst i 1905 ved Lynæs til verdens første forsøg med transmission over længere afstande af kontinuerte radiobølger<sup>6</sup>. *On the front of the drawing of Delfinen there is a sketch of a mast. This is the 30m high mast which P.O. Pedersen and Valdemar Poulsen put up at Lynæs in 1905 in the first attempt in the world to transmit continuous radio waves over a considerable distance.*

Emil Christensen, København 1970. Engelsk udgave: *Ships and Shipyards, Sailors and Fishermen*, Copenhagen 1972.

<sup>5</sup> *Danske bådtyper. Opmålt og beskrevet af Christian Nielsen*. Søhistoriske Skrifter VII, København 1973. Engelsk udgave: *Wooden Boat Design. Classic Danish Boats measured and described by Christian Nielsen*. New York 1980.

<sup>6</sup> Bådebygger P. Madsens regning til d.Hr.Ing. Petersen og Poulsen, København, for denne mast til »Traadløs Tellegraf« er gengivet i Gunnar Pedersen: *To generationer og radiobølgerne*, København 1976, s.19.

## TEGNINGER OG HALVMODELLER FRA CHR. MADSENS BÅDEBYGGERI, LYNÆS på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg (Revideret udgave af Maritimhistoriske arkivalier, Danmark, hefte 1)

De i fortegnelsen opførte tegninger og halvmodeller udgjorde den samlede bestand herafi Chr. Madsens bådebyggeri i Lynæs ved Isefjordens udmunding i Kattegat, da værftet i 1964 besøgt af Nordisk maritimhistorisk arbejdsgruppe.

Dette bådebyggeri er anlagt i 1880'erne af Peter Madsen (født 1853), der havde lært håndværket i Norge og inden sin etablering havde arbejdet en tid i Frederikssund. Peter Madsens tre sønner, Niels Peter Madsen (født ca. 1884), Rasmus Madsen (født 1890) og Chr. Marius Madsen (født 1898) har alle lært hos faderen, idet dog såvel N.P. Madsen som Chr. Madsen har været en tid ved Orlogsværftet i København for at lære at tegne. I 1928 overtog Chr. Madsen virksomheden, mens de to andre brødre har deres hovederhverv uden for bådebyggeriet.

Fra dette værksted er udgået et stort antal fartøjer i størrelser fra 8½ fod til 43 fod mellem stævnene, bygget i klink og - i perioden fra 1905 - i kravel. Den overvejende del heraf er bygget til fiskeri, enkelte Nordsøkuttere, adskillige dæksbåde til fiskeri i Kattegat under Anholt, drivkvaser, bundgarnsjoller, mindre joller m.v. For alle fartøjerne findes visse fællestræk i formen med skarpe undervandslinier og fyldige linier over vandet, således at essingen agter afsluttes med et halvcirkelslag. Disse fællesstræk har ført til dannelsen af begrebet »Lynæsjollen«, der også er bygget af enkelte andre værksteder, og som endvidere er overført til seriefremstillede plasticjoller af samme form.

Lynæsjollens form har træk fælles med ældre Frederikssundjoller, hvis bund dog er noget anderledes. Endvidere synes der at være et slægtskab til den kølbyggede kåg, der træffes i Syd norge og i Bohuslän.

Det beskedne antal tegninger og modeller i samlingen er betinget af, at bygningen

af Lynæsjollerne i klink foregår som en ren skalbygningsteknik uden brug af faste skabeloner eller lign. for joller indtil 15-16 fods længde, i ældre tid også for større fartøjer. Der har næppe eksisteret væsentligt flere tegninger ved dette værft end de her angivne.

Halvmodellerne er alle udført som hjælpemiddel ved udarbejdelsen af tegninger, idet skivemodellerne, der er opbygget i vandrette lag af sammenskruede brædder, har tjent til optegning af vandlinier, ud fra hvilke spanter m.v. har kunnet tegnes. Ved blokmodellerne er formen skåret i en fuld klods, der kan være overskåret i et antal spantsnit, så disse har kunnet afstreges, eller spantsnittets form har været overført fra den hele klods ved hjælp af en blystrimmel.

Tegningerne falder i to hovedgrupper: 1) Øvelsestegninger eller skoletegninger udført af N.P. Madsen og Chr. Madsen på Orlogsværftet (nr. 1-7, 24-32) og 2) tegninger lavet til brug i bådebyggeriet. Den sidste gruppe kan igen deles i linietegninger og sejltegninger, mens der ikke forekommer tegninger visende indretning eller detaljer af konstruktionen. Linietegningerne er alene bestemt for anvendelse i værkstedet, og de er ofte udført på bagsiden af ældre tegninger for at udnytte papiret. Sejltegningerne er udført af hensyn til sejlmageren, og flere af dem bærer påtegninger til denne.

Efter de fleste linietegninger har der været bygget flere fartøjer af ens størrelse. Ved ændring af skalaen har tegningen endvidere kunnet anvendes til bygning af større både (f.eks. nr. 45 og 49). De i fortegnelsen angivne skalaforhold er udmålt efter de angivne målestokke ( $1'' : 1' = 1/12$ ,  $1'' : 2' = 1/24$ ,  $1'' : 4' = 1/48$ ,  $5/8'' : 1' = 1/19,2$  o.s.v.). Tegningens karakter og materiale er i fortegnelsen angivet i forkortelse: T = tusch, B = blyant, P = papir, K = kalke.

## HALVMODELLER

- 1 - Ca. 30 fods motorbåd, krael, 1920'rne. 1/2-model i klods. Bøg. 54,5 cm. Anvendt m. blystrimmel, 5 snit markeret med blyant.
- 2 - Sejlbåd, 34-35 fod, klink, ca. 1900. 1/2-model i 4 vandrette skiver. Fyr. 55,5 cm. Nederste skive mangler. Spanter og 4 snit markeret m. blyant.
- 3 - Ca. 33 fods motorbåd, krael, 1920'rne. 1/2-model i klods. Eg. 58,5 cm. Markering af køl og stævne i blyant, men ingen snit. Anvendt med blystrimmel.
- 4 - Klinkjolle 18-20 fod, ca. 1935-40. 1/2-model i klods. Mahogni. 33,2 cm. Markering af køl og stævne, men ikke snit. Blystrimmel med form efter tværsnittet midtskibs blandt kurvelinealer.
- 5 - Klinkjolle, ca. 18 fod, ca. 1955. 1/2-model i 4 vandrette skiver. Mahogni. 34,1 cm. Markering af lav vandlinie og 10 snit m. varierende afstand.

- 6** - 38 fods fiskerbåd med motor, kravel. 1/2-model i klods. Eg. 62,6 cm. Overskåret i 4 spantesnit, delene samlet på tyndt egebrædt. I snit udtegnet vandlinier.
- 7** - Bundgarnsjolle til Humlebæk, ca. 22 fod, klink, ca. 1960. 1/2-model i klods. Eg. 41,5 cm. Overskåret i 4 spantesnit. I snit og på bagsiden streget 5 vandlinier.
- 8** - Bundgarnsjolle til Nicolay Sørensen. Sjællands Odde, ca. 20 fod, kravel (?). 1/2-model i klods. Bøg. 36,0 cm. Overskåret i 3 spantesnit. I snit og på bagsiden udstreget 5 vandlinier.
- 9** - Ukendt fartøj, antagelig bygget af N.P. Madsen. 1/2-model i 6 ell. 7 lodrette skiver. Fyr. 49,5 cm. Af oprindelige skiver bevaret nr. 1, 2 og 4 indefra. Afstregn. af vandlinie og spor langs kanterne af blyantoverføring af snitkurver.
- 10** - Ukendt fartøj. 1/2-model i klods. Bøg. (7,5) cm. Forreste del af klodsmodel gennemskåret efter spant. (Modellen er ikke indgået til H&S).
- 11* - 18-20 fods jolle kravel? Ikke bygget?, ca. 1929. 1/2-model i klods. Fyr. 29,8 cm. Overskåret i 7 spantesnit, monteret på tyndt fyrrebrædde og sværtet sort under vandlinien. En sektion fornyet. Anvendt til ophængning.
- 12* - 1/2-model i skiver. Fyr. (51,8) cm. Underste del af skivemodel.

## 1-24: TEGNINGER UDFØRT AF N.P. MADSEN

- 1** - Simple geom. figurer mark. Nr. 3, 14/12 1900. Skoletegn. Skolen for Skibsbygning & Maskinvæsen. T-P. 50x39.
- 2** - Geometrisk konstruktion mrk. Nr. 6, 5/1 1901. Skoletegn. Skolen for Skibsbygning & Maskinvæsen. T-P. 50x39. På bagsiden ufærdig linietegning af barkasse ell.lign.
- 3** - Geometrisk konstruktion mrk. Nr. 7, 12/1 1901. Skoletegn. Skolen for Skibsbygning & Maskinvæsen. T-P. 50x39.
- 4** - Geometrisk konstruktion mrk. Nr. 8, 16/1 1901. Skoletegn. Skolen for Skibsbygning & Maskinvæsen. T-P. 50x39.
- 5** - Tegn. til en Færgebåd. 32 fod, jern, 9/2 1901. Skoletegn. Skolen for Skibsbygning & Maskinvæsen. Linietegning. T-P. 70x34,5. 1'':2'.
- 6** - Dæksbåd (klink af Lynæstype) 21 fod, 5/7 1901. Linietegning. T-P. 85x49. 1'':1'. Skoletegn. anvendt som byggetegn.? Ene hjørne klippet af. Ufærdig linietegn. af lille jernskib bagpå.
- 7** - 40 fods motorbåd, jern 26/11 1901. Skoletegn, linietegning. T-P. 74x57. 1'':2'.
- 8** - 35 fods fiskerbåd, klink, ca. 1902-03. Linietegning. T-P. 91x49. 9/16'':1'. Tegn. stærkt oprevet.
- 9** - Første »Kattegat«, 35 fod, klink, 1903. Linietegning. T-P. 86x45. 5/8'':1'. Ufærdig linietegn. på bagsiden.

- 10** - Første »Kattegat«, 35 fod, klink, 1906. Sejltegn. T-P. 40x37. 1'':4'.
- 11** - 24 fods drivkvase, o.1905-06. Sejltegn. T-P. 33x29. 1'':4'.
- 12** - Ca. 28 fods drivkvase, o.1904-05. Sejltegn. T-P. 52x42. 1'':4'. Forside.  
Ca. 35 fods fiskekutter uden motor, o.1906-08. Sejltegn. T-P. 1/3'':1'? Bagside.
- 13** - 33 fods klinkkutter, o.1905-10. Sejltegn. T-P. 47x39. 1'':4'.
- 14** - 18 fods tungebåd klink, bygget af P. Madsen, ca. 1908. Linieteg. T-P. 61x46,5. 1'':1'. Forside. Klinkjolle efter skivemodell, 100-10. Linieteg. T-P. 61x46,5. Ukendt skala. Bagside, beskåret.
- 15** - 32 fods dæksbåd, o.1904-09. Sejltegn. T-P. 58x44. 1'':4'.
- 16** - 35 fods »Kattegat«, »Hvalen« m.fl., o.1906. Sejltegn. T-P. 81x61. 1'':2'. Med beslagskitser i blyant. Brugt til ca. 10 både.
- 17** - 35 fods dæksbåd, »Kattegat«, krael, 12/12 1905. Linieteg. T-P. 145x49. 1'':1'. Bygget til Peter Petersen Holte, Lynæs, Chr. Madsens svigerfar.
- 18** - 38 fods dæksbåd, o.1907. Sejltegn. T-P. 43x38. 1'':4'. »Asta« ell. »Bjørn« ell. »Tordenskjold«.
- 19** - 38 fods dæksbåd »Tordenskjold«, o.1908. Sejltegn. T-P. 46x40. 1'':4'. Tegn. af smig for kølspunding på bagsiden.
- 20** - 25 fods kraelbåd »Delfinen« (Peter Meyer), 12/6 1913. Linieteg. T-P. 95x42. 1'':2'. Detailrig linieteg. Bagside. Radiomast i Lynæs, ca.1904-06. Opstalt af radiomast. Blok-P. 1'':3'. Forside.
- 21** - 14 fods jolle, før 1914. Linieteg. T-P. 53x25. 1'':1'? Ene hjørne afrevet.
- 22** - 27 fods kraelbåd til Reersø, o.1917. Linieteg. T-P. 53x27. 1'':2'. Med motor. Tegn. har tjent som forlæg ved kalkering.
- 23** - 37 fods kraelkutter »Georg Stage«, o.1916. Linieteg. T-P. 110x41. 3/4'':1'. »Tuxham« bygget efter samme tegning, dog 40' lang.
- 24** - 22 fods Færøbåd, 1901? Skoletegn., linieteg. T-P. 94x59. 1'':1'. Efter egen opmåling.

## 25-59: TEGNINGER UDFØRT AF CHR. MADSEN

- 25** - 25 fods (7,85 m) motorbåd af Lynæstype, krael, marts 1918. Øvelsestegn., linieteg. T-P. 65x40. 1'':2'. Detailleret linieteg. med cent m.v. for demonstration af typen.
- 26** - Øvelsesbåd fra Holmen, o.1918-20. Øvelsestegn., sejltegn. T-K. 64x61. Ukendt skala.
- 27** - Plankeforløb på dæk af fiskekutter, o.1918-20. Øvelsestegn., fiskekutterdæk. B-P. 97x34. Ukendt skala.
- 28** - Sejlplan for større lystkutter, o.1918-20. Øvelsestegn., sejltegn. B-P. 82x66. Ukendt skala.

- 29** - Lystkutter med svøb, o.1918-20. Øvelsestegn., konstruktionstegn. B-P. 96x59. Ukendt skala. Forside.
- Båd af Lynæstype, o.1918-20. Øvelsestegn., linieteg. B-P. 96x59. Ukendt skala. Bagside.
- 30** - Lystkutter, o.1918-20. Øvelsestegn., konstruktionstegn. T-K. 104x51. Ukendt skala. Ufærdig kalke af 29's forside. Hjørne skåret ud.
- 31** - Stålbarkasse ell.lign., o.1918-20. Øvelsestegn., linieteg. B-P. 108x59. Ukendt skala.
- 32** - Fiskekutter, Lpp. 12,6 m, Lynæstype, o.1918-20. Øvelsestegn., linieteg. T-P. 112x63. 1:20.
- 33** - Ukendt klinkbygget båd, 1920'rne? Linieteg. B-P. 60x49. Ukendt skala.
- 34** - Kravel 25 fods fiskekutter, beg. af 1920'rne. Linieteg. T-P. 47x30. 1''':2'. Bagsiden er del af geometrisk øvelsesblad for N.P. Madsen.
- 35** - Lods båd, 27 fod, juni 1922. Linieteg. T-K. 60x35. 1''':2'. Ikke bygget.
- 36** - Klinkbygget 35 fods »Haabet« af Lynæs, 1923. Linietegning. T-P. 105x60. 3/4''':1'. Bygget til fiskerne Chr. Jensen og Lars Hans Petersen. Bagside.
- Dampbarkas, 9,07 m, marts 1918. Linieteg. T-P. 105x60. 1''':1'. Øvelsestegn. Forside.
- 37** - 16 fods jolle, 1920'rne. Linieteg. T-P. 54x39. 11/16''':1'. Vist ikke benyttet.
- 38** - 17 fods jolle, 30/7 1922. Sejltegn. T-P. 25x22. 1''':4'. Bygget til prof. Aug. Krogh.
- 39** - 17 fods jolle, 1/5 1929. Sejltegn. T-P. 1''':4'. 38 efter påbygning af ruf.
- 40** - Lystbåd til B.A. Røsnæs, 1924. Sejltegn. T-P. 44x38. 1''':4'. Påtegnet »4 sejl færdig levert ialt kr. 324,15«.
- 41** - 24 fods kutter »Røsnæs«, 1924. Sejltegn. T-P. 48x40. 1''':4'. Rettet udkast.
- 42** - 24 fods klinkbygget lystbåd til lærer, løjtnant Børge Andersen Røsnæs, Lynæs, 1924. Linieteg. T-P. 59x45. 1''':2'.
- 43** - 40 fods kraelbygget fiskekutter »Hjælperen« til fisker Martinus Nielsen, Lynæs, 1926. Linieteg. B-P. 126x59. 1:20. Tegnet efter skivemodell.
- 44** - 33 fods kraelvisekutter »Else«, 1927. Linieteg. T-P. 69x61. 25''':33'. Bygget til Carl Petersen, Hundested.
- 45** - »Neptun« af Lynæs, Hartvig Meyer, juni 1943. Linieteg. T-P. 106x49. 11/16''':1'.
- 32' kraelvisekutter »Ruth« til Otto Jepsen, Lynæs, 5/2 1930. Linieteg. 3/4''':1'. Samme tegning anvendt med skiftende skalaforhold. Forside.
- 46** - 42' kraelvisekuttere »Nordsøen« og »Marconi« af Lynæs, 1930 og 31. Linieteg. T-P. 143x63. 3/4''':1'. Bygget til Nordsøfiskeri under England.
- 47** - 42' kraelvisekuttere »Nordsøen« og »Marconi« af Lynæs, o.1930. 1/2 spantrids. B-P. 42x38. 3/4''':1'. Forarbejde til Nr. 46.
- 48** - 36 fods fiskekutter »Ruth« til Anton Henriksen, Hundested, 1931. Sejltegn. B-P. 39x30. 1''':4'.

- 49** - 32 fods kutter »Ruth«, 1930 ff. Sejltegn. T-P. 39x34. 1'':4'. Også brugt til »Føniks«, »Fortuna« (begge lidt større end »Ruth«) og »Poseidon« (større end de andre).
- 50** - »Diana«, ca. 35 fods kravel M/fiskekutter til Hundested, 1930'rne. Linietegn. T-P. 117x45. 7/8'':1'.
- 51** - 29 fods kravelbygget fiskekutter, 1930'rne? Linietegn. T-P. 113x57. 1'':1'.
- 52** - 20 fods bundgarnsjolle »Emanuel«, Lynæs, 1933. Linietegn. T-P. 49x27. 11/16'':1'.
- 53** - 27 fods kravel-fiskekutter »Anker«, 1934-35. Linietegn. T-P. 60x36. 1'':2'. Bygget for egen regning, senere solgt til Jon Nielsen, Hundested.
- 54** - 20 fods åben jolle (kravel), 1930'ernes slutning. Linietegn. B-P. 63x40. 3/4'':1'. Bygget til Gotfred Rasmussen, Lynæs.
- 55** - 20 fods bundgarnsjolle (klink) »Oda« af Nykøbing S., 1939. Linietegn. T-P. 85x32. 1'':1'. Bygget til fisker Henrik Jensen.
- 56** - 33 fods kravelbygget fiskekutter »Søren Kanne«, byggenr. 239, sept. 1943. Linietegn. T,B-P. 153x55. 3/4'':1'. Bygget til sognepræst Edv. Lyse, Sejrhø, til eget fiskeri. På bagsiden ufærdig tegn. efter skivemodell.
- 57** - »Milano« kravel-fiskekutter, ca. 42 fod. Eneste med dobbeltspant, 1942. Linietegn. T-P. 132x56. 3/4'':1'. Bygget til fisker Mejner Rasmussen, Hundested, senere solgt til Polen.
- 58** - 28 fods klinkbygget dæksbåd til Hundested, 1926. Linietegn. T-P. 92x55. 3/4'':1'. Til Hans Hansen og Peter Gudmand Petersen.
- 59** - 18 fods klinkbygget båd med sænkekøl, bygget ca. 1955 som lystbåd til Espergerde eller Snekkersten. Tegnet efter halvmodell nr. 5. Linietegn. B-P. 74x36. 3/4'':1'.

## THE SCANDINAVIAN MARITIME HISTORY WORKING GROUP'S VISIT TO CHRISTIAN MADSEN'S BOATYARD IN LYNÆS

### *Summary*

In 1964 the first activities of what later became »The Scandinavian Maritime History Work Group« took place in Southern Denmark as a field-work expedition by Olof Hasslöf and Nils Nilsson from Sweden together with the Danes Ole Crumlin-Peder-



sen, Henning Henningsen and Christian Nielsen. One of the places visited was the boatyard of Chr. Madsen in Lynæs at the mouth of the Ise Fjord. It was established c. 1880 by Madsen's father Peter Madsen, who had been taught boatbuilding in Norway, and in Frederikssund, Denmark. He and his three sons had built a large number of fishing boats, 9-42 feet long, of the Lynæs-type, characterized by full lines above and fine lines below the waterline. On that occasion Madsen explained in detail all phases in the construction of such boats, most of which were built without limedrawings, even though both P. and Chr. Madsen had learned to prepare their own plans at the Naval Dockyard, Copenhagen. All existing plans and halfmodels from the boatyard were recorded and later handed over to the Danish Maritime Museum. Also various tools were donated to the Museum before the yard closed in the mid 1970s. Before that a film was made, showing all phases in the construction of a small clinkerbuilt Lynæs-boat, and a half-finished boat illustrating the »shellfirst« principle was acquired by the Danish National Museum.

# DAN & VIKTORIA

## - To åledrivrøser

Af

MORTEN GØTHCHE

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

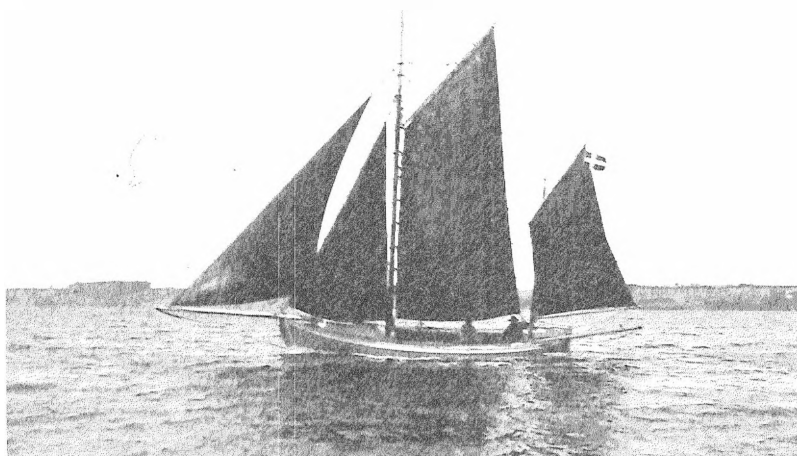
Vikingskibshallen har siden åbningen i 1969 indsamlet en række recente fartøjer inden for det nordiske kulturområde: Færøbåde, en kirkebåd fra Dalarna, vest- og nordnorske både m.fl., der i form og konstruktive opbygning har samme fælles træk som de udstillede vikingskibe. Vikingskibshallens bådsamling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

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

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

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

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



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

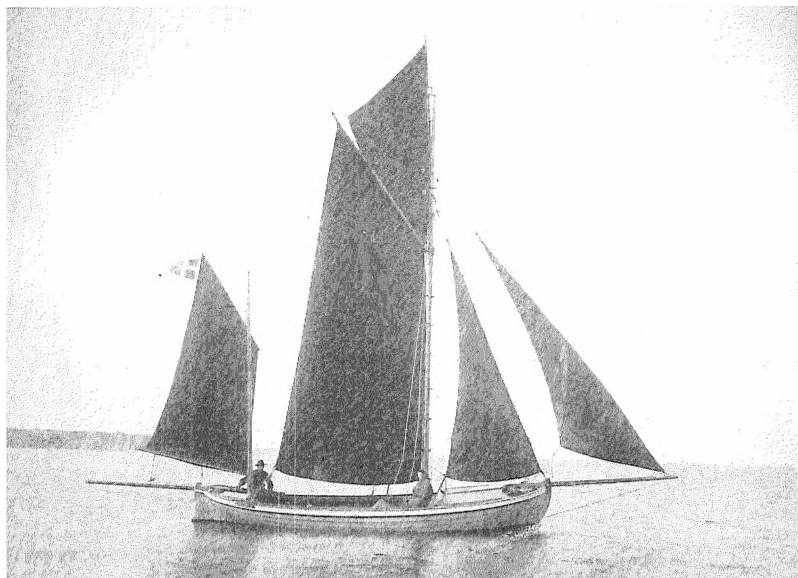
Dette udviklingsforløb er ingenlunde atypisk. Fra ren sejlbåd til sejlbåd med hjælpekruer og frem til en båd med en fuldkraftsmotor og støttesejl har »Viktoria«, trods skiftende tider og ny teknik formået at overleve som erhvervsfartøj. Med sine snart 80 år på kølen har den selvfølgelig gennemgået nogle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

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

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

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

Registreringsnummeret var da N 428. Kendingslængden var 26,8



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

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

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

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

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

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



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

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

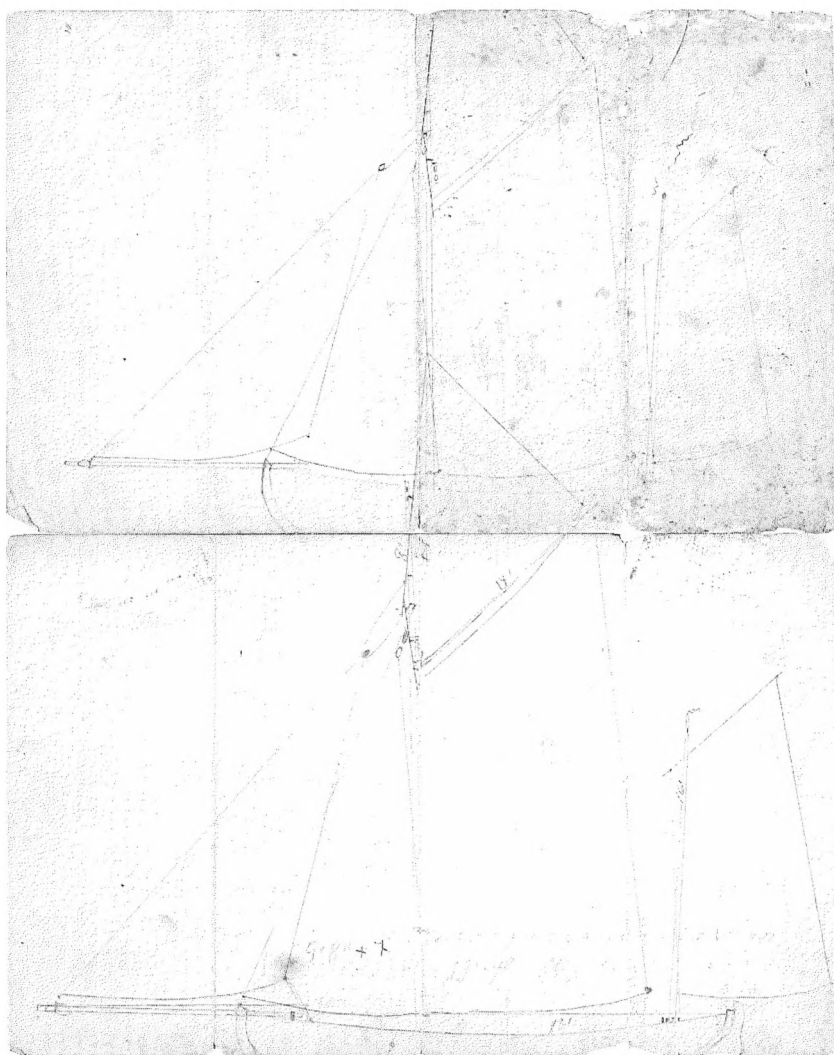


og forsynet med en lille lav gaffelrig. Keldgaard havde den et par år og solgte den så til en mand i Roskilde. Der er i disse år en del uklarhed omkring kvasens skæbne. Da den i 1975 blev købt af montør Flemming Jørgensen, havde den stået på land et år. Flemming Jørgensen købte den først og fremmest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

### *Mål for restaureringen*

Da det er tanken, at åledrivkvasen »Viktoria« skal anvendes dels i undervisningssammenhæng, dels af et bådelaug, vil der blive tale om en fuldstændig tilbageføring af kvasen med den oprindelige sejlføring, dam og sænkekøl og selvfølgelig uden motor. Med hensyn til den privatejede kvase er der også planer om en vis grad af tilbageføring, hvad angår skrog og rig, medens der på længere sigt skal tages stilling til, om båden igen skal have sænkekøl og eventuelt dam. Da motoren straks efter overtagelsen brød sammen, sejler båden foreløbigt med en udenbords motor på 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> HK.

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



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

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

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

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

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

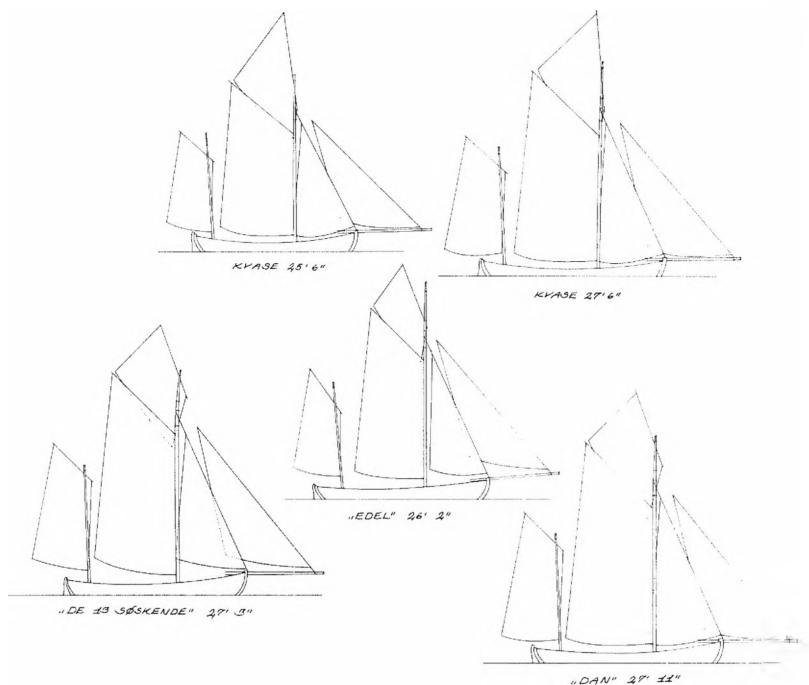
Oversigt over dimensioner af kvaserne bygget af Christian Nielsen. De to meget små kvaser. »Tordenskjold« fra 1896 og »Hjemmet« fra 1897, er de såkaldte enkeltmands-kvaser. *Dimensions of drifters built by Christian Nielsen. The two very small ones, Tordenskjold (1896) and Hjemmet (1897) were one man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

### *Traditionen*

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

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

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



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

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

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

### *Konstruktionen*

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

### *Dæksplanet*

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



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

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



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

### *Master og rundholter.*

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

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

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

### *Beslag*

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

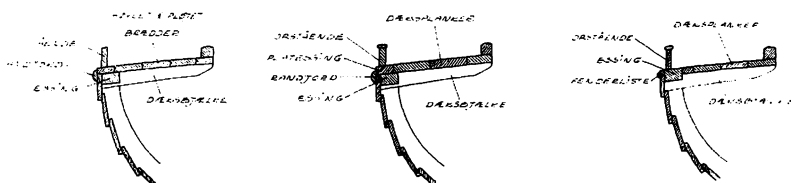
### *Sejlene*

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

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

større skibe eller fra lystfartøjerne. På en regning fra seilmager Halmø i Nykøbing Falster (s. 93) fremgår det, at den dug, der anvendes, er »prima Amerikansk Bomuldsdug«. Storsejl og fok er syet af dug nr. 7, mesan, klyver og topsejl af dug nr. 12. Der står intet om bredden på den anvendte dug, men det har næppe været den traditionelle to fods dug. Tæller man antallet af duge på de sejlrids, der er kendte, får man en gennemsnitsbredde på 48-50 cm. På »De 13 Søskende« dog 56 cm. Med denne bredde og med den mængde sejl-dug, der er medgået ifølge regningen, svarer det meget godt til det sejlareal (ca. 65 m<sup>2</sup>), det færdige sejl har. Den originale klyver til »Dan« er syet af tilsvarende smalle duge, og bredden er her ca. 53 cm. Af bevarede originale sejl fra en Christian Mortensen-kvase fra 1922 finder man en tilsvarende dugbredde, men hvor det viser sig at være en meget bred dug, der er delt midt igennem med en blindnåd. På billedet af Jens Peter Jensens anden kvase fra 1897 ses meget smalle duge på klyveren, og også på mesanen, men knap så tydelig. Der er ca. 15 smalle duge i klyveren, hvilket er ca. dobbelt så mange som normalt. Der kan også her være tale om en bredere dug, halveret med en blindnåd.

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



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

### Stående rigning

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

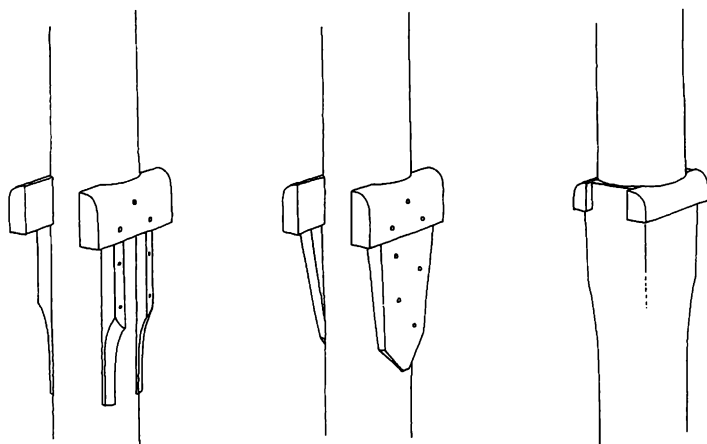
Forstaget sad et stykke over godset, hvor det med et klædt øje hvilte på en læbe på agterkanten af masten umiddelbart under det nederste ringbeslag. Forstaget kunne enten være stukket igennem et hul i forstævnen og fastgjort på beddingen, eller det kunne være sjækket direkte i et øje på stævnbeslaget.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

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

### *Den løbende rigning*

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

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



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

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

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

### *Farver og kulører*

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

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

*Her Haandfærdig og Kundskyldig Chr. Nagel*

til

# Chr. Nagel & Søn,

Smede & Maskinværksted.

1916

*1/2 1/2*

<i>1 eldi 1/2</i>	2 Løsbarnene	• 8	50
	2 Bøiler til Sprøj og Glasser	• 4	00
	4 Tjøjjern	• 5	25
	2 Overfald til Sprøj og Glasser	• 2	25
	1 Rorsbeslag	• 7	00
	Beslag til elfastkisten	• 4	75
	1 Overhold 2 Plader	• 1	25
	2 Tjøjjern 2 D'1' br. t.	• 1	25
	8 Skrivbolle kase	• 1	60
	Nagel Be ca. beten	• 0	25
	1 Klyn	• 1	25
	1 Tapring i Dille sagsstavn	• 1	50
		<b>38 1/2</b>	<b>85 1/2</b>

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



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

### *Imprægnering af sejl*

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

### *Sejlegenskaber*

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

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

Sjefejling F., d. 25 Oktobr 1898.

*Jesu Børstebjerge* *Chr. Nielsen* *Fisk.*

til **F. N. Halmøe.**

Debet

	Kr.	Or.
1 Sæjil i Sagfæ 123. St prima amerikansk		
Bomuldskuldtøj SP7	78	95. 94.
1 Sæjil i Sævan 1 Topil 105% St d. SP7 2.69		72. 80.
28 Høi		2. 58.
		<u>Kr. 171. 54.</u>
Torsædning af Peng. Fragt i Skrivning	1 66	
		<u>173, 20</u>

*Sjef. Debet af 5 St. har jeg idag*  
*fremviset for Dem via Børstebjerge at kunde sekkede det, som jeg*  
*harde vil blive til Dem trykkes.*  
*Aufgørende mig fremdeles og vil sende Dem og huske vedlygt og*  
*Med megen Høflig*  
*F. N. Halmøe*

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

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

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

#### *»Dan« og »Viktoria«*

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

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

## DAN AND VIKTORIA

### Two eel drifters

#### *Summary*

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

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

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

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

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

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

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

# SKIKKE VED SØSÆTNING, NAVNGIVNING OG DÅB AF SKIBE I DANMARK

Af

HENNING HENNINGSEN

*I sin instruktive artikel »Bådebyggeriet på Fejø og de danske åledrivkvaser« (Handels- og Søfartsmuseets årbog 1961) har Christian Nielsen fortalt om de enkle traditioner under søsætning, navngivning og løbegilde på sin fødeø. Som supplement hertil gives en oversigt over skikkene i hele landet. Forfatteren har, tildels i samarbejde med Christian Nielsen, for 25-30 år siden indsamlet stof herom fra de fleste af landets bådebyggerier og skibsværfter.*

Ikke kun i ældre tid, men helt op i vor egen har man følt, at et skib har en sjæl, ja nærmest er et levende væsen. Den tanke har da været nærliggende, at det, når det blev sat i søen, skulle have et ord med på vejen, en velsignelse og en hyldest, tillige med et navn. I nyere tid har man kaldt ceremonierne en *dåb*, og man har da også trukket mange paralleller til det nyfødte menneskebarn. Disse skikke findes over hele verden og kan følges tilbage til en fjern oldtid. Udviklingen i Danmark ligger helt på linje med andre landes.

## *Oldtid og middelalder*

Fra vor oldtid haves ingen oplysninger om ceremonien specielt i Danmark, men vi tør ud fra arkæologiske fund og beretninger i de norsk-islandske sagaer formode, at den har været ganske enkel. For at bringe fartøjerne lykke har man under bygningen tit lagt en mønt i mastesporet. Man har rullet bådene ud over stranden i søen, dog ikke over kroppene af trælle eller krigsfanger, så de farvedes røde af blodet, som man har hævdet, og hvad man tit kan læse om i populære artikler om emnet.<sup>1</sup> Et eller andet offer har man rimeligt nok givet, efter at fartøjet har fået sit navn, men det har formodentlig væ-

ret et dyr: en ged, et får, en ko, som man i fællesskab har spist ved et gilde efterpå.

Fra middelalderlig, katolsk tid findes gode skildringer i sagaerne. De beskrevne religiøse ceremonier her i Norden er i nøje overensstemmelse med de sædvanlige overalt i den romersk-katolske og delvis den græsk-ortodokse kirke.

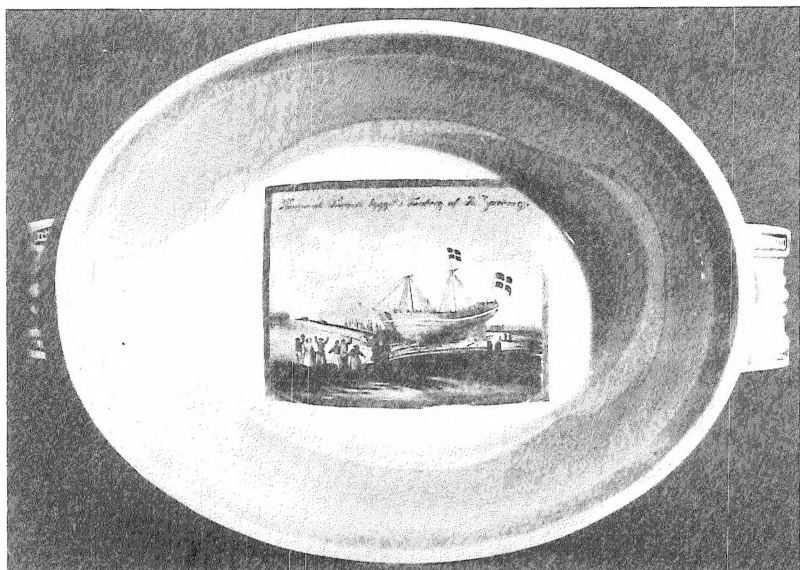
Præsten - i fornemme tilfælde bispren - har under bygningen indviet kølen og senere det færdige skib med stænkning af vievand under en procession rundt på skibet med tændte lys, røgelse, klokker og krucifiks. I forbindelse med denne renselse (*lustratio*) og velsignelse (*benediktio*), som har sit ganske bestemte ritual, har han givet skibet dets navn, - oftest efter en helgen, som så er blevet dets himmelske beskytter, - og har velsignet det, bedt bønner og ønsket held og lykke for det. Ejeren har efter evne forsynet det med hellige symboler og kostbarheder: relikvier, kors, helgenbilleder, mønter, som en slags maskotter og ulykkesafværgere, og givet gaver til kirken for at sikre sig dens forbøn om himlens gunst: messeklæder, vokslys, penge, jordegods.<sup>2</sup> Efter den hellige handling fejredes begivenheden med et gilde.

### *Protestantisk tid - navngivning af orlogsskibe*

Efter reformationen 1536 afskaffede man de fleste af de »papistiske« skikke i Danmark. Det synes, som om man m.h.t. navngivningen helt har givet afkald på kirkens assistance og farverige ceremonier. For handelsskibenes vedkommende har gejstligheden med enkelte undtagelser ikke medvirket efter reformationen, men ved orlogsskibene har man i hvert fald fra Christian IV's tid og opefter atter anvendt præster eller biskopper.

Ud fra de korte oplysninger fra 15-1700-årene kan vi give en sammenfattende skildring af skik og brug, når orlogsskibene blev *skudt i vandet* eller *løb af* »med Guds hjælp« og »i Herrens navn«.

Det var i reglen kongen, der bestemte, hvad skibet skulle hedde. Han var tilstede, når man lagde *stemplerne* (klodserne) på beddingen (1616), formodentlig med en vis ceremoni, og også når skibet løb ud



I bunden af den terrin, der blev foræret skibsbygmester Rasmus Dyreborg og hustru i 1840 i anledning af søsætningen af den af ham byggede brig »Kronprins Frederik« af Ærøskøbing, ses briggen på stabel, pyntet med flag og parat til at løbe af med forstævnen mod søen. - Handels- og Søfartsmusset. *Tureen presented to Rasmus Dyreborg, master shipwright, and his wife, in 1840 to commemorate the launching of the brig Kronprins Frederik, built by him at Ærøskøbing. In the base the brig is seen on the stocks, with flags flying and ready for launching bows first into the water. Danish Maritime Museum.*

fra bankestokken »med den største højtidelighed«. Skibet var beklædt med rødt skanseklæde over den øverste del af de nøgne spanter, ligesom det førte dannebrog. Fra de andre skibe i havnen flagedes der. Præsten, henholdsvis Holmens provst eller bispen, holdt - mod en gave på nogle rigsdaler - en prædiken før afløbet, velsignede skibet og bad Gud bevare det. 1655 siges, at præsten nævnte skibets navn. Man kunne også tænke sig, at kongen eller en høj søofficer navngav, men intet vides derom. Under afløbet lød paukers og trompeters lyd (1664), ligesom der blev affyret kanonsalut. Skibets navn var malet på agterspejlet, i hvert fald efter omkr. 1640.<sup>3</sup> Tilste-



de var kongehuset og ofte fremmede ambassadører samt andre høje gæster og en stor folkemængde. Matroserne og Holmens folk råbte »hurrau!« og svang med hattene (1727). Efter søsætningen var der måltid for kongefamilien og gæsterne med god mad og drikke, og med udbringelse af skåler. Bygmesteren fik tildelt en æresklædning (1579), folkene fik brændevin (1665) eller en tønde godtøl (1664) og 1/2 ekstra ration (1695). Undertiden rede penge til at holde gæstebud for (1674).

I 1644 enedes skibsbygmesteren og alle medarbejderne i anledning af en veludført bygning om at give en pragtfuld lysekrone til kirken (Neustadt). Kongen lod en sjælden gang slå en skuemønt (medalje) til minde om begivenheden (1692). Fra 1680'erne og langt op i 1800-årene blev der digtet og trykt æres- og lykønskingsviser i anledning af søsætningen. Præsterne lod ikke sjældent deres prædikener udsende i trykken til menigmands opbyggelse.

Undertiden forløb søsætningen ikke uden uheld, hvad der blev anset som et dårligt varsel for skibets fremtid (1666). Da »Dannebrog« 1710 sprang i luften (Ivar Huitfeldt), var man bange for at give et nyt skib dets navn, da det kunne volde uheld. Først i 1739 bestemte Christian VI, at det skulle bruges til en nybygning, i det håb at Gud trods alt ville beskytte denne.

I 1862-64 byggedes i Glasgow en panserfregat, som Danmark købte, men ikke fik leveret på grund af krigen 1864. Den skulle efter den nye engelske skik have været døbt af en gudmor, en ung pige, som skulle slå en flaske sherry mod boven, mens hun nævnede navnet »Danmark«, men den engelske regering forbød det af neutralitetsgrunde. Da den efter krigen kom til Danmark uden at være døbt, ansås den for en hedning og var i lang tid i vanry.<sup>4</sup> På dette tidspunkt har man altså anset skibsdåb for en naturlig ting, selv om man ikke døbte danske orlogsskibe eller navngav dem, ja efterhånden endda lod dem gå i søen uden gejstlig velsignelse. Først 1931, da kongeskibet »Dannebrog« blev søsat, blev der brudt med traditionerne, idet dronning Alexandrine døbte det med en flaske champagne og navngav det med den inden for handelsmarinen gængse

formel: »Dannebrog« skal være dit navn, held og lykke følge din færd!<sup>5</sup>

### *Navngivning af handelsskibe*

Hvilke skikke man har iagttaget under bygningen og søsætningen af handelsskibe i de første par hundrede år efter reformationen, ved vi ikke, for der findes ikke oplysninger derom. De ældste beretninger, vi kender, er fra København og Korsør ved midten af 1700-årene. Vidnesbyrdene fra de følgende mange år er yderst knappe, men prøver vi at sammenstille en mosaik ud fra de mange enkeltoplysninger fra hovedstaden og provinsen, inklusive hertugdømmerne Slesvig og Holsten, kan vi nok danne os et nogenlunde virkelighedstro billede af, hvordan skikkene mere eller mindre fuldstændigt har formet sig i ældre tider og helt op til det store gennembrud, da dåb med flaske og gudmor slog igennem.

Langt op i tiden er mindre skibe og både blevet transporteret et længere eller kortere stykke over land ned til stranden eller havnen, enten ved udrulning over runde stokke, nedhaling over sæbe- og talgsmurte klodser eller slisker (*fedtlapper*), alt ved muskelkraft, taljer og spil, eller på blokvogne trukket af heste. Et så anstrengende arbejde kunne kun foretages, når alle stedets mandlige beboere hjalp til i fællesskab. Undervejs beværtedes de med smørrebrød, kringler, snaps, øl - for afholdsmænd var der sodavand. Var arbejdet overstået, holdtes der et såkaldt *rullegilde* (på Fanø kaldet *skibsbryllup*) for alle deltagerne og deres familie, for skibsejeren og skibsbyggerne. Det var til tak for den gratis fælleshjælp.

Omkring midten af forrige århundrede anlagdes skrå byggedinger i mange af de havne, der ikke havde haft dem før. Det betød, at skibene nu kunne løbe lige ud i søen. Men udrulningen fortsattes mange steder endnu til efter år 1900, især i bådebyggerierne.

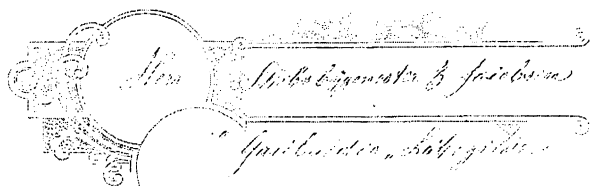
Under bygningen af et fartøj iagttoges mange steder visse ceremonier, ofte forbundet med varseltagning og et lille traktement. Når kølen blev strakt, skulle man hugge en spån af den; vendte krumningen opad, var det et godt tegn, faldt den på siden, var det knapt så

godt, og vendte den nedad, ville skibet snart forlise (Fanø, 1800-årene). - Rederen eller skipperen overværede kølstrækningen og lagde sin hånd på kølen, hvad der sikrede held og lykke (Fåborg, 1890'erne). Ved rejsning af stævnene satte man i Marstal to kranse, stukket i kryds ind i hinanden, på en flagbesat stang, spigret fast til agterstævnen. De blev hængende og blev på jomfrurejsen kastet i Nordsøen. Når spanterne var rejst, holdt man på Fanø et *spantegilde* med kaffe, punch og smørrebrød. I Nyborg fik man æbleskiver, og der blev takket for godt samarbejde. I Troense kaldte man det *rejsegilde* (1785). Når øverste bord blev sat i, dvs. efter opplankningen, holdt man i Marstal *højdegilde* (også kaldet *sluttegilde*, *slutøl*). I Korsør drev rederen sidste spiger i, efter at der var bundet en flaske vin i en snor til det; ved slaget knustes flasken. Bagefter var der beværtning med pandekager, punch, smørrebrød, øl og brændevin. Efter at sidste dæksplanke var lagt, blev der også holdt et gilde: *slutøl* (Åbenrå, Nykøbing M.), *sluthøtte* eller *-højtid* (Fanø), *sluttegilde* (Troense 1785), med megen mad og drikke. Masternes isætning fejredes også. I Nyborg lod mester en kop med cognac gå rundt, i Esbjerg fik folkene kaffe på sømandshjemmet. I Skibshusene fik de øl og wienerbrød, i Fåborg tepunch. Som man ser, fik man så mange småfester ud af det som muligt, selv om det vel ikke overalt var så overdådigt som i Marstal, hvor en af partrederne kom hver lørdag aften med en spand rompunch til deling.

I forbindelse med stævnrejsning og masteisætning lagde man gerne mønter ned, især agter mellem bjørn og køl og i mastesporet, oftest under alle master. En enkelt gang omtales endda en mønt i mastetoppen (Frederikssund). Det var en skik, der fulgtes overalt, ja endnu ikke er helt død. Med penge ombord ville skibet gøre indbringende farter. Det skulle helst være sølvmønter. Undertiden kom reder eller skipper med *mastemønterne*, af og til lod mester hatten gå rundt blandt arbejderne. Han passede altid nøje på, at lidettroende lærlinge ikke stjal dem.<sup>6</sup>

En mærkelig tro, som har været vidt udbredt, siger, at man helst skal have et stykke stjålet træ i kølen eller forstævnen, for så vil ski-

Troense 17/4 1904



	Stk.	Pr.	Beløb
104 Kuvetter	104	1.50	156
92 Bæver	92	1.50	138
23 Løbsvognmand	23	3	69
21 Skovmand	21	3	63
11 Træskovmand	11	1	11
125 Løbsvognmand	125	6.2	775
123 Kaffee og Bæver	123	3.7	455
6 Bæver	6	30	180
1 Bæver	1	6	6
6 Bæver	6	10	60
1 Bæver	1	3	3
3 Bæver	3	1	3
2 Kaffee Bæver	2	10	20
			315
Drinkspenge		16	16
Skomanden	betalt	12	12
Musik	Til Skovmand	5	5
			348.60

Regning for udgifter til løbegildet 1904, da 3-mastet skonnert »Garibaldi«, bygget til et partrederi i Troense, løb af stabelen hos skibsbygmester Z.Th. Jacobsen i Troense. Med 104 kuverter, alle slags drikkevarer, cigarer og musik kan beløbet på 348,60 kr. næppe siges at være for højt, selv om det var mange penge dengang. - Handels- og Søfartsmuseet. *Bill for the dinner given after the launching in 1904 of the Garibaldi, a three-masted schooner built by Z.Th. Jacobsen of Troense for share-ownership. The total of 348.60 kroner for 104 people, including drinks, cigars and orchestra can hardly be called excessive though, of course, it was a considerable sum at the time. Danish Maritime Museum.*

bet løbe ekstra hurtigt - lige så hurtigt som en tyv om natten. Et stjålet søm eller en sølvske kunne gøre samme nytte.

Det gjaldt om at vælge en gunstig dato for søsætningen. Selv om ingen rigtig havde rede på alle Tyge Brahesdagene, som jo var uheldige, vidste enhver, at det under ingen omstændigheder måtte være den 13. i en måned. En mandag eller en torsdag var ikke god, ej heller fredag. Man ser derfor, at mange søsætninger fandt sted om søndagen, hvor arbejdet hvilede, men så kunne man ganske vist risikere, at præsten klagede over brud på helligdagsfreden (Nakskov 1835). Lørdag blev også ofte anvendt, så eftermiddagen bagefter blev givet fri. På nogle værfter søsatte man altid om fredagen for at vise, at man ikke var overtroisk.

Før afløbet blev løbetøjet bygget, en slæde eller lign. til understøttelse, og dette og slisken fedtet godt ind med talg og grøn sæbe. Skibet blev pyntet med kranse (især i Holsten), guirlander, gran og i hvert fald med flag. Løb skibene ikke ud med isatte master, anbragte man i mastehullerne lægter eller spir som forlorne master. I fortoppen sattes skibets navnevimpel - som dog først foldedes ud, når skibet havde fået navn -, i stortoppen rederiflaget og agter dannebrog. De andre skibe i havnen flagede også, og husene langs havnefronten ligeledes.

I Holbæk opførte man 1855 en æresport med grønt og faner over beddingens nederste ende, hvorigennem skibet skulle afløbe. Nu og da byggede man agten for skibet en tribune for rederen og familie og for indbudte honoratiores. Undertiden blev der udstedt trykte adgangskort (Helsingør 1858). Var det særlig fint, kom kongen tilstede, men ellers var måske amtmanden, borgmesteren og andre embedsmænd der, tilligemed parthaverne og den kommende skipper. Desuden mangfoldige tilskuere og skolebørn. Skolerne havde gerne fri den dag. Nu og da fik drengene lov til at opholde sig på dæk under afløbet; hvis skibet sad fast på stabelen, kunne de ved at løbe frem og tilbage tværs over dæk få det sat i bevægelse, så det gled ud. Der var også tit musikanter eller hele musikkorps, trompetblæsere (Korsør 1769) og pauker (København 1830), samt sangkor, der sang pas-

sende viser i dagens anledning. I det hele taget blev der op igennem tiden skrevet en masse sange og digte til sådanne dramatiske begivenheder. En hel del af dem blev ovenikøbet trykt.

Før afløbet var støtterne slået fra, så skibet kun blev holdt ved en surring mellem en klamp i land og rorløggen - skibene løb med få undtagelser af med forstævnen mod søen - eller af et par kiler og klodser. Mange steder var det mester selv, der med en skarøkse med et velrettet hug kappede surringen over, så skibet satte sig i bevægelse, mens han fromt udbød: Så i Jesu navn! Eller han gav signal til folkene ved f.eks. at stryge sin høje hat, om at de skulle slå de sidste kiler fra.

Mens skibet løb af, lød taktfaste hurraråb fra folkemængden i land, og de blev besvaret af dem, der var ombord. De mest begejstrede kylede efter gammel skik deres huer i luften. Samtidig lød der kanonsalut, fra havnens gamle kanon, fra de omkringliggende skibes kanoner, fra havnebatteriet (Marstal) eller byens fæstningsvolde (Nyborg 1837, Kronborg 1841).

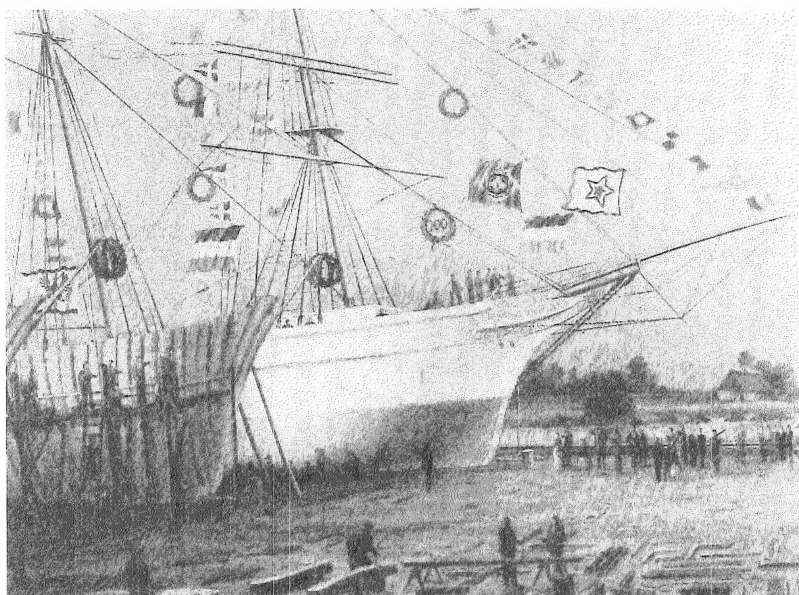
Under udløbet hang ankeret i kranbjælken, surret med et reb, som en skibstømmer huggede over med sin økse, når skibet var vel i vandet, så det bremsedes i sin fart. Helt farefrit var et stabelafløb aldrig. Skibet kunne sidde fast på beddingen eller kæntré; der kunne gå ild i det p.g.a. gnidningsmodstanden; det kunne kollideres med andre skibe, sætte sig fast i mudderet eller løbe ind i modsatte havnemole. Som regel gik det dog fint, hvad der varslede en god fremtid for skibet.

Lige før afløbet havde en eller anden navngivet skibet. Desværre nævner de talrige beretninger yderst sjældent, hvem der udråbte skibets navn. I 1841 gav kongen selv et skib i Åbenrå sit navn, »Christian VIII«; i 1853 navngav amtmanden i Rønne en bark på kongens vegne, »Frederik VII«. I 1838 var det sognepræsten i Kalundborg, der gav »Caroline« navn, og fra Nykøbing F siges, at det i 1850'erne oftest var en af byens spidser, en sjældent gang en dame, der nævnede navnet. Men man må formode, at det hyppigst var skibsbyggeren selv, der råbte navnet, af og til måske rederen. Kun

sjældent afløb skibet navnløst, som f.eks. brig »Kronprinsesse Caroline« (Svendborg 1842), idet kongehusets tilladelse til at bruge navnet endnu ikke forelå, eller stenfiskeren »Sten« (Rødvig 1953), hvis navn i sidste øjeblik blev forbudt af Skibsregistreringen, fordi et andet skib allerede bar navnet; senere kom den så til at hedde »Søstjernen«. Da skonnert »Nova Scotia« blev stående på beddingen og absolut ikke ville ud (Middelfart 1919), anså man navnet for at være uheldigt, og den blev da næste dag omdøbt til »Solstraalen«, hvorefter den løb af uden problemer. En ufravigelig regel før som nu - lige med undtagelse af orlogsskibe - var det, at skibets navn blev hemmeligholdt og absolut ikke måtte røbes, før det var udråbt, ellers ville det kun bringe ulykke. Kender det onde ens navn, har det magt over én. Det er derfor klart, at billedskæreren, der skar navnebrættet, eller den der syede navnevimplen før søsætningen, måtte sværge at holde det hemmeligt. Nogle skibsbygmestre skrev af forsigtighed navnet agter med kridt i sidste øjeblik. Over navnebrættet var der stiftet en træplade fast, eller det var dækket med sækkelærred, sejldug eller papir. Dette dække var forbundet med en snor til en pæl el.lign. i land, og når skibet løb ud, blev det revet af, så navnet blev åbenbaret. Samtidig blev den sammenrullede navnevimpl udløst ved et ryk i flaglinen.

Før eller efter afløbet eller også ved den påfølgende fest blev der holdt velmente taler af bygmesteren, rederen, byens borgmester, en repræsentant for arbejderne, eller andre der følte sig kaldede. Det er som før nævnt mærkeligt at se, hvor sjældent gejstligheden optrådte. Vi kender kun eksempler fra Pedersværft 1781, Kalundborg 1838 (præsten navngav skibet) og Helsingør 1841 (salmedigteren C.J. Boye) og 1852. Men dette er et gennemgående træk ved søsætningsfesterne i alle de protestantiske lande i modsætning til de katolske, hvor præsten altid er aktivt med.

Efter søsætningen fulgte en skåldrikning i øl, snaps, punch, og om aftenen et gilde for dem, der havde bygget skibet. I Åbenrå kaldtes det *skibsbarsel*, i Skibhuse, Svendborg, Holbæk og på Thurø, Tåsinge og Fejø *løbegilde*, i Fåborg *spisegilde*, i Marstal *rullegilde* - et minde



Det ældste kendte billede af en flaskedåb i Norden er P.C. Holms maleri (her i udsnit) fra søsætningen af barkentine »Ernst Dreyer«, bygget 1869 i det tidligere danske Altona som byggenummer 100 på Ernst Dreyers værft. Skibet er smykket med et væld af flag og de for nordtyske nybygninger karakteristiske krans. Skibet løber ud med agterstævnen forrest. Ved forstævnen står gudmoderen under en paraply, parat til at kaste flasken, fastgjort til en line, mod boven, mens værftsfolkene slår klodserne fra; navnebrættet er allerede afdækket. - Altonaer Museum. *The earliest known picture of a bottle being used to christen a ship in Scandinavia. A detail from a painting by P.C. Holm of the launching of the barkentine Ernst Dreyer, built in 1869 in the former Danish port of Altona by the Ernst Dreyer shipyard (No. 100). The vessel is decorated with a large number of flags and the garlands customarily displayed on new buildings in N. Germany, and is launched stern first. The lady sponsor, with an umbrella at the bows, is about to throw a bottle tied to a line against the ship. Workmen are removing the chocks and the name of the ship is already visible. Altona Museum.*

om den tid da skibene blev rullet ud. På Hasselø, hvor man udhulede »eger« af bøgestammer ved fælles hjælp, holdtes *hulegilde*. Festen kunne holdes ved lange borde i værkstedet, i det fri eller på en havnerestaurant, i sømandshjemmet osv. Deltagerne var foruden værft-



tets folk og deres koner også leverandører og håndværkere som sejmager, blokkemager, smed, maler og snedker. Man fik festmad, og der var nok at drikke: øl, snaps, portvin, rødvin, rom, samt fine cigarer. Bagefter var der dans og sang. Betalte rederne ikke dette gilde, gjorde bygmesteren det, hvorefter det kom på regningen. Undertiden var udgifterne dertil medtaget i byggekontrakten. Der vankede af og til drikkepenge eller »ducør« til folkene som påskønnelse af godt arbejde. Ved skibsbygmester Jørgen Ring Andersens 25 års jubilæum, der faldt sammen med en søsætning, stiftede han et legat for sine folk.

Mens skibsbyggerne og familie morede sig bramfrit, holdt rederen eller bygmesteren en finere spisning for byens honoratiores og andre fornemme gæster, i reglen med damer. Det kunne foregå på et af byens bedre hoteller, måske på rådhuset eller i det fri, i skoven, f.eks. i et telt, en sjælden gang i lastrummet på skibet. Der var pyntet op med lanterner, lys, flag, blomster og grønt. Maden var fin og vinen også, og der blev atter holdt taler og skålet for skibet, bygmesteren og rederen. Af og til drak man ovenikøbet champagne. I 1700-årene skete det, at der ved de store stabelafløb, f.eks. af kompagniskibe, blev fremstillet skønne lågpokaler af glas, indslæbet med billede af skibet, dets navn og årstal; de blev fyldt med rødvin og gik raden rundt. Handels- og Søfartsmuseet ejer en sådan fra 1754 med indskriften: *Vivat Kongen af Danmark!* (et af Asiatisk Kompagnis skibe). Efter middagen var der bal. Var det et eftermiddagsgilde, kunne der danses på dækket af det nye skib.

Af og til blev begivenheden markeret ved en smuk gave fra rederen til skibsbyggeren eller omvendt. Omkr. 1770 fik værftsejer Peter Applebye, København, i Kina lavet nogle store smukke puncheboller til det formål, med københavnske prospekter og motiver fra hans reberbane (et eksemplar på H&S). Skibsbygger Rasmus Dyreborg og hustru i Fåborg fik 1840 en smuk porcellænsterrin (nu på H&S) med billede af den af ham byggede brig »Kronprins Frederik af Danmark« på siden og en fremstilling af søsætningen i bunden. I Troense fik rederen af den nybyggede skonnert »Laura« 1811 et sil-

keflag med den forøvrigt hyppigt forekommende formelagtige indskrift: Gud med Laura følge/ over Havets Bølge.

Når skibet var oprigget og færdigt, gik det på prøvetur, ofte med gæster. I Åbenrå kastede man i ældre tid fra skibet småmønter til børnene på kajen, for det var en festdag også, hvis da vejret ikke var for barsk, med beværtning og drikkeelse, skåltaler og gode ønsker. Flagene var sat. Når turen var forløbet godt, overtog rederen eller partrederiet skibet, og første gang det anløb sin hjemby, var der også festivitas her og måske lysttur for venner og bekendte. Gik skibet så ud på sin jomfrurejse, skete det også under stor opmærksomhed, med talrige vinkende tilskuere i havnen, med kanonsalut og flaghilsen, og rederen kunne sige som på Fanø 1824: Gå så i Guds navn ud efter brød, men ej til død! Kortere udtrykte ejeren af en evert, som omkring 1830 afsejlede fra Ringkøbing, det; han råbte: Sejl let! og skrev på agterstævnen med kridt: Let!, - og det blev fartøjets navn.

Under skibets bygning havde man taget mange varsler om dets fremtidige skæbne, ligesom man havde gjort alt for at sikre sig dets lykke. Det opfattedes som et heldigt varsel, da en fugl i slutningen af 1700-årene byggede en rede på en galliot, som stod på stabelen i Åbenrå, og lagde otte æg i den, og ligeledes da et storkepar i 1857 satte sig på stævnen af fregat »Jørgen Bruhn«, der var under bygning på Kalø. Et godt tegn var det også, når skibet løb ud med medbør, og når søen skyllede hen over dæk, idet skibet tog vandet.

Dårligt tegnede det derimod for skibet, hvis det løb af under hagl og torden, hvis det blev siddende fast på beddingen eller løb af for hurtigt og lavede ulykker, inden det blev bremsset, ja eventuelt kæntrade, og især hvis nogen under afløbet kom til skade, så blodet flød eller de døde - så ville skibet ganske sikkert blive en »manddraber«. Et fartøj måtte helst ikke omdøbes og under ingen omstændigheder få et forlist skibs navn. Mod onde væsners anslag kunne det hjælpe at tænde bål under kølen (Kerteminde). Måske var kanonsalutten oprindeligt et forsøg på at skræmme dem væk. Derimod var man næsten magtesløs over for »onde øjne«, f.eks. hekses; havde nogen for-

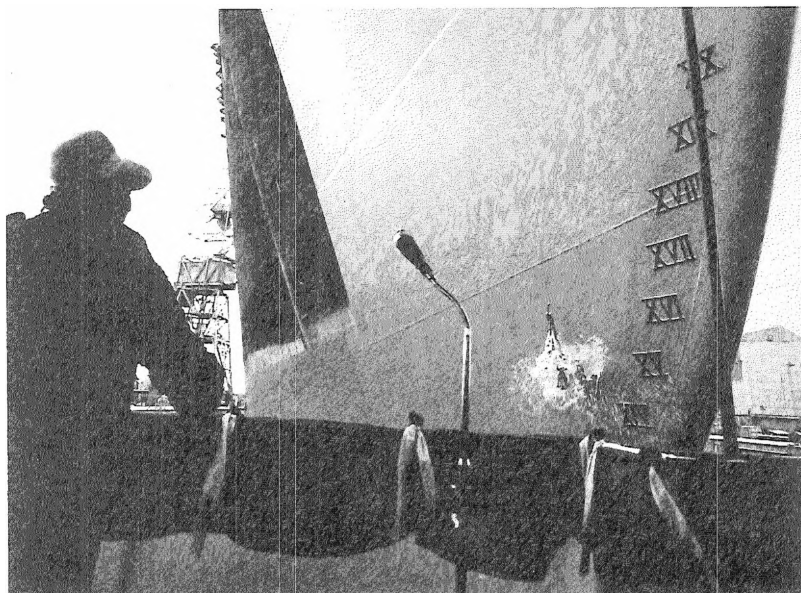
gjort skibet ved at se ondt på det, ville der ikke komme noget godt ud af det. Derfor alle de gentagne ønsker for skibet og dets mandskab, derfor de gudelige sentenser: I Guds navn! Gå med Gud! osv.

### *Flaskedåb og gudmor*

Vort lange, mosaikagtige referat dækker i virkeligheden ceremonierne på protestantisk område, ikke blot i Danmark, og langt op mod vor tid. Men efter 1900 skete der næsten overalt en gennemgribende ændring, som efterhånden slog igennem, også på mindre værfter i Danmark og for den sags skyld internationalt over hele verden, uanset religion og tradition, nemlig *dåben med flaske* foretaget af en *gudmor*.

Flaskedåben kom fra England. I 1600-årene blev de engelske orlogsskibe navngivet af kongen, en prins eller en anden høj person, som ombord hældte rødvin fra et stort forgyldt sølvbæger på dækket og halvdækket og gav skibet navn, hvorefter bægeret blev kastet i søen. Senere forenkledede man ceremonien, men vedblev at »døbe« skibet ved at hælde vin på dækket, hvorefter man drak på skibets velfærd. På et eller andet tidspunkt i 1700-årene har man fundet på at knuse en flaske vin på dækket i stedet for. Første gang en flaskedåb er fundet omtalt, er 1780, da HMS »Magnanime« blev søsat og navngivet i Deptfort,<sup>7</sup> men skikken, som desværre ikke beskrives nøjere, må selvfølgelig være ældre. Den bredte sig øjensynligt hurtigt inden for orlogsflåden, og allerede i 1790'erne døbte man amerikanske orlogsskibe med flaske. Kort efter 1800 træffer vi den under søsætning af handelsskibe, både i England og Amerika, og derefter gik den sin sejrsgang over jorden. Indholdet af flasken kunne være rødvin, sherry, rom, whisky - kort sagt alt, blot det var »spirituelt«. Først efterhånden satte champagnen, som dels ansås for at være noget særlig fornemt og dels skummede så dejligt, sig igennem som dåbsvæske, selv om man også efter år 1900 mange steder endnu brugte rødvin, rom el.lign.

Op til efter 1800 var det skik, at en mand fra kongehuset eller admiralitetet navngav flådens skibe i England, men i 1811 bestemte



Moderne flaskedåb hos Burmeister & Wain 1964. Gudmoderen på tribunen har trykket på knappen og udløst flasken, der med champagnebrus knuses mod siden af det russiske fryseskib »Golfstrim« (Sudoimport, Moskva), som straks løber af. - Fot. B&W. *A modern launching, Burmeister and Wain, 1964. On the platform a lady sponsor has just pressed a button and a bottle of champagne breaks against the Russian refrigerator ship Golfstrim, (Sudoimport, Moscow) which proceeds to slide into the water. Photo: Burmeister and Wain.*

prinsregenten, Georg (IV), at damer - ført og fremmest kongelige - skulle foretage dåben.<sup>8</sup> Helt ny var ideen dog ikke. Allerede i 1804 døbte en rederhustru vestindiefareren »St. Vincent« i Bristol ved at kaste en flaste vin mod gallionsfiguren, og i Frankrig træffer man fra begyndelsen af 1600-årene og helt op til omkr. 1880 en *parrain* og en *marraine* (gudfar og gudmor), ofte forøvrigt en dreng og en pige. Deres opgave var at udråbe skibets navn, hvorpå præsten stænkede vievand på boven og på dækket.

Eksemplet fra hoffet slog straks an i England, og hermed var *gudmoderen* kommet ind i billedet. Englænderne og forøvrigt også ameri-

kanerne, som hurtigere end andre nationer optog de nye ideer, kaldte hende *sponsor* (også *woman sponsor*, *lady sponsor*, *ship's sponsor*), hvormod det gængse ord *godmother* mærkeligt nok ikke er truffet i den forbindelse. *Sponsor* (latin, til *spondere* = love højtideligt, forpligte sig til noget) betyder inden for oldkirken dåbsvidne, fadder, gudfar eller gudmor. I tysk bruges både ved barne- og ved skibsdåb (*Taufpatin*, i hollandsk *doopster* (den der døber), mens man i de skandinaviske sprog har benyttet det gamle kirkelige nordiske ord *gudmo(de)r*. Det ældste sikre belæg herfor, vi har truffet, er imidlertid først fra 1887 (Helsingør), men det kan være ældre. I virkeligheden er der dog ikke tale om en rigtig gudmor, idet hun giver navn og døber, og det gør en gudmor ved barnedåben jo ikke. I Danmark er man forøvrigt siden omkr. 1950 kommet ind på at kalde hende *navnemoder* for at undgå sammenfald med den kirkelige dåb. Ordet gudmor sidder dog så fast og er så markant, at det ikke er let at udrydde, og begrebet bruges som sagt også internationalt. I Holland har man dog ligesom i Danmark af og til brugt ordet *naamgeefster* (navnegiver), dokumenteret fra 1950'erne.

Os interesserer her spørgsmålet, hvornår flaskedåben ved gudmor er kommet til Danmark. At ideen så at sige lå i luften, kan man læse ud af Thomasine Gyllembourgs roman »Een i Alle« (1840), som fortæller en episode, der foregår omkr. 1820 i Randers. Her er et skib bygget, og rederen og et par venner holder en lille fest på en restaurant. En af vennerne lader proppen på en champagneflaske knalde, skænker i glassene og siger: Med dette skud saluterer jeg det nye skib og udbeder mig den gunst, at det må døbes med navnet Mariane ... Tredobbelt hurra for Mariane! Skibet Mariane følge held og lykke!

Mange af de første danske dampskibe blev bygget i England, og det er sandsynligt, at en del af dem kan være blevet døbt efter landets skik af en gudmor ved søsætningen. Det første »døbte« danske skib vi har fundet, er H/S »Jylland«, som i 1851 byggedes i London, hvor det døbttes i en flaske vin af den danske generalkonsul Westenholtz' hustru Ingeborg.<sup>9</sup> - I 1864 købte den senere grundlægger af

Helsingør Jernskibsværft Mads Holm en engelsk bark »Skimmer of the Sea«, som i Hong Kong skulle omdøbes til »Emilie«. Det skete ved et større gilde ombord, og skibet døbt i champagne.<sup>10</sup>

Man har således ikke været helt uvidende om denne slags dåb i Danmark. Ud fra det materiale vi kender, kan flg. liste, som selvfølgelig ikke er absolut, opstilles. Årstallene angiver dokumenterede eksempler. (?) betyder, at flaskens indhold er ukendt.

1860? *Altona*, Ernst Dreyer (champagne) - gudmor

1865 *Nykøbing F*, E.C. Benzon (champagne) - gudmor,  
senere også skipperen

1869 *Altona*, Ernst Dreyer (champagne?) - gudmor

1882 *Svendborg*, Sophus Weber (champagne) - gudmor

1883 *Helsingør* Jernskibsværfts første skib (champagne) - gudmor

1883 *København*, Ny Kalkbrænderi, Rosenfeldt (?) - gudmor

1887 *Helsingør*, Rohmann & Barfoed (?) - gudmor

1894 *Skibhusene* (Odense), N.F. Hansen (?) - ?

1894 *Nyborg*, Fløytrup & Schmidt (?) (vin) - lille pige

1897 *København*, B&W (sodavand og skibsøl) - gudmor

1899 *Københavns* Flydedok (?) - ung pige

Før 1900 *Bandholm* (brændevin, rom ell. champagne) - skipperen

Fra alle andre danske værfter kendes først beretninger herom fra vort århundrede. At Altona muligvis er det første sted, hvor flaskedåben er indført, er måske ikke så sært, idet man i Hamborg kan have kendt den, selv om vi ingen vidnesbyrd har derom. Den ældste os bekendte flaskedåb i Tyskland fandt sted 1856 i Damgarten (Mecklenburg), hvor en kaptajn slog en flaske vin mod skibets bov.

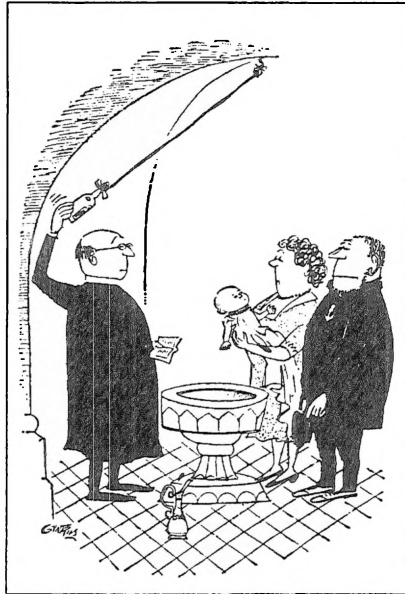
At Burmeister & Wains værft første gang anvendte flaskedåben så sent som i 1897 ved S/S »Livonia«s søsætning, er interessant. Rederiet, D/S Baltic, Riga, forlangte en sådan dåb, som var brugelig i England, hvilket satte værftet i stor forlegenhed, fordi direktionen ikke kendte noget til en sådan. Heldigvis havde værftets skibsbygmester W. Johansens kone tidligere døbt to skibe i England, så han og hun ordnede det hele; bl.a. fyldte han den pyntede champagneflaske med en blanding af sodavand og skibsøl.<sup>11</sup>

Hvad enten den nye type dåb foretages på et træskibs- eller jernskibsværft, er der mange ligheder med den tidligere skildrede navngivning ved søsætningen: udsmykninger, flag, festivitas, taler, fester osv. Vi vil her derfor kun referere de nytilkomne elementer i sammenstillet form.

Gudmoderen optræder i 99% af ceremonierne, hvad enten det er en lille pige, ofte rederens eller kaptajnens datter, eller en voksen dame, en kvinde med tilknytning til værftet eller rederiet, en berømt person, hustruen til et højtstående medlem af samfundet, i nogle tilfælde en dame af kongehuset. Nogen særlig dragt er ikke obligatorisk, men i hvert fald i de første årtier af vort århundrede var hun gerne klædt i hvid kjole. Ofte får gudmoderen overrakt en buket før dåben og pyntes måske med en kokarde eller roset i de nationale farver.

I enkelte tilfælde har en mand dog døbt, i Nykøbing F i 1870'erne således skipperen, og det samme var tilfældet før og omkr. 1900 både på Thurø og i Bandholm og Korsør; på samme tid døbte borgmesteren i Nyborg et skib. Ca. 1914 var det en reder i Korsør, som døbte. I vore dage taler man endda om, at man vil anfægte kvindens eneret og atter indføre begrebet *gudfar* eller *gudmand* (Frederikshavns værft 1982).

Dåben er tidligere enkelte gange foretaget ombord på skibet, således at flasken knustes over forstævnens top, og indholdet løb oppefra ned over boven (København 1883, Nyborg 1894, Thurø ca. 1900), men normalt har det dog været og er det stadig, at gudmoderen står på land foran boven - hvilket forudsætter, at skibet løber ud med agterstævnen forrest, - enten på jorden eller på en forhøjning, en kasse eller spanteplanen. I vore dage bygger man en tribune foran boven, smukt pyntet med gran, blomster og flag. Her er også anbragt et mekanisk udløsningsapparat, som gudmoderen kan sætte i sving ved at trække i et håndtag eller trykke på en knap. Undertiden skal hun med en sølvsaks klippe en silkesnor over. At hugge snoren over med en fin lille økse er meget brugt i udlandet, men er vist aldrig forekommet her. Ved disse kunstfærdige foranstaltninger sik-



Der er flere ligheder mellem dåben af et menneske og et skib. Tegneren Gantriis har her i humoristisk form givet sin opfattelse af flaskedåb af en sømandsbaby. - Lånt fra Frivagten, maj 1955. *There are a number of similarities between baptising a person and christening a ship. This cartoon by Gantriis gives a light-hearted view of a sailor's baby at the font.*  
*Courtesy of Frivagten, May 1955.*

res det, at flasken rammer skibet og knuses mod boven eller mod siden af forskibet, - selv om den risiko foreligger, at den kan ramme ved siden af, eller at skibet kan løbe ud for tidligt, f.eks. hvis nogen kommer til at trykke på knappen i utide. I ældre tider var det enklere, men da var skibene også mindre: gudmoderen (eller gudfaderen) tog om flaskehalsen og slog den direkte i boven eller kylede den med håndkraft mod sit mål, hvilket kunne være ret risikabelt. Flere ulykker med en flaske i nakken, skår i ansigtet og champagne over det fine tøj kendes.

Hvor skibene løb »stævnet« ud (med forstævnen forrest), den



ældre måde, som nogle steder først ændredes i vort århundrede, måtte flasken kastes mod agterstævnen (1865 i Nykøbing F, ca. 1900 i Bandholm).

Som nævnt indeholder flasken i reglen champagne, af og til af sparsommelighed en lidt billigere »søsætningschampagne«, hvis det ikke bevidst er en blanding af mousserende vin og andet, som skummer godt, f.eks. som på B&W skibsøl og sodavand. Men også andre former for vin og spiritus har været brugt i Danmark: rødvin, sherry, rom, brændevin, ja en enkelt gang endda øl. Afholdsfolk blandt redere har kommet rød eller gul sodavand eller seltersvand i flasken - der dog altid er en champagneflaske for synets skyld. For at markere rederiets herkomst og skibets fremtidige fart har man lejlighedsvis fundet på andre væsker: vand fra Ribe å, smeltevand fra Grønlands indlandsis, nordsøvand (rederiet Lauritzen), kirsebærlikør (Heerings rederi), flydende gas (A/S Kosangas), og når det drejer sig om skibe bygget i Danmark til udenlandske rederier f.eks. rom fra Brasil, vand fra Eufrat og Tigris, saft af modne appelsiner osv.

Flasken er - uanset indholdet - næsten altid blevet pyntet på forskellig vis: med sølpapir, cellofan, røde og hvide silkebånd (eller for fremmede skibes vedkommende deres respektive nationalfarver), med en sløjfe med skibets navn eller en roset med værftets emblem. I et sjældent tilfælde har den været forklædt med kreppapir, bånd og klude som en grønlandsk dukke (Fåborg 1962, grønlandsk redningskutter). Af og til vikles der gazebind om, så skårene ikke flyver vildt.

At flasken *skal* knuses, så indholdet sprøjter ud, siger sig selv. Ellers opfylder den ikke ideen med det hele: at døbe skibet. Derfor har man forsigtigvis på nogle værfter ridset den med en glarmesterdiamant forinden. Faren ligger dog nær, at den kan sprænges for tidligt, hvis der er for megen fut i den. En reserveflaske holdes altid i beredskab.

Der er dog stadig værfter, hvor flaskedåben ikke er trængt ind, og skibene søsættes som »hedninge«. I Gilleleje har der f.eks. aldrig

været dåb, og i Lynæs kun sjældent. Vikingskibet »Hugin«, bygget 1949 i Frederikssund, blev ikke døbt heller - af historiske grunde: vikingerne var ikke kristne. Rederiet Olau-Line lod som princip sine skibe løbe af uden dåb.

I andre lande, f.eks. Tyskland, Norge og Sverige, har værftet sørget for, at gudmoderen får flaskehalsen og -proppen, eventuelt med båndene, med, enten til erindring eller oftest til at anbringe bag en glastrude i skibets salon som en slags maskot. Hertillands har man kun enkelte gange fulgt denne skik. I Helsingør gav man 1912 flaskehalsen til gudmoderen, i Svendborg omkr. 1915; i Nykøbing M har hun lejlighedsvis fået proppen. Sædvanligvis udleverer værfterne dem kun, når det ønskes.

’ Samtidig med at gudmoderen udløser flasken, fremsiger eller udråber hun dåbsritualet med navn. Det lyder i sin enkleste form: »Dit navn skal være ... Held og lykke følge dig« Men det kan varieres i det uendelige: »Jeg døber dig ... Gid held og lykke må følge dig og dem, der skal sejle med dig på alle have til gavn for rederiet og til ære for Danmark!«. Af og til siges det på vers som f.eks. i Svendborg:

»Af danske skoves eg/ og bøg du bygget blev./

Sejl lykkeligt fra havn til havn/

Danmark til ære, rederiet til gavn,/

Modtag i dåben »Lotti« som navn!«

At gudmoderen skal have en gave overrakt ved festligheden efter dåben, er almindelig skik i vort århundrede. Det er i reglen værftet, der giver den såkaldte *dåbsgave*. Det kan være et armbåndsurs, en sølvting, f.eks. en skål eller et fad med indgravering af skibet, smykker som ringe, armbånd, guldlænke som ankerkætting, broche af platin med brillanter og værftets bomærke o.lign.

Selv i vore moderne dage tager nogle varsler af hændelsesforløbet under dåben. Et dårligt kast med flasken, specielt når én bliver ramt af den eller af skårene, tyder ikke godt. Løber skibet for tidligt af, går snoren med flasken i stykker, eller forfejler flasken sit mål, må en eller anden på værftet sørge for, at den bliver knust på skibet bagefter, ellers bliver det en hedning. Forløber det hele godt, hvad der heldig-

vis oftest er tilfældet, kan man trække vejret frit: Godt afløb, godt skib!

---

Folkemindeforskere og religionshistorikere har spekuleret meget over, hvorvidt man kan sammenligne dåb og navngivning af et skib med den kristne dåb af et barn. Det er tydeligt nok, at der er en del fællestræk af ydre art, men også mange forskelle. Man træffer ofte mennesker, der glatvæk sammenstiller de to ting, mens kirkelige kredse kalder det blasfemi og mener, at ord som skibsdåb og gudmor bør udryddes. Man må dog rent logisk indrømme, at de protestantiske skikke - inklusive flaskedåben - teologisk set ikke kan hævdes at være kirkelige. Der er jo også kun undtagelsesvis en præst med. Derimod har den romersk- og græsk-katolske kirke anerkendt sine ceremonier som en kristelig og hellig handling og har allerede i middelalderen skabt et ritual derfor. Og dog må man sige, at selv den katolske skibsdåb ikke er ren kristelig, men har stærke rødder i antikkens religion, f.eks. med hensyn til renselse af skibet (*lustratio navis*) og drikoffer (*libatio*).

Hvorom alting er, er de fleste sædvanligvis særdeles interesserede i emnet, og ingen kan vel føle sig uberørt, når en vældig kolos, som et skib oftest er i dag, lader sig føde ved søsætningen og med sine enorme kræfter tér sig som et mere eller mindre utæmmet barn. Det føles som indblæst af naturkræfternes stærke ånd.

Søsætningen har også et juridisk aspekt, som tydeligst har fået udtryk i en kendelse, som De forenede Staters højesteret afgav i 1902:<sup>12</sup>

»Et skib er født, når hun er søsat, og lever så længe hun bevarer sin identitet. Før sin søsætning er hun en blanding af træ og jern - et almindeligt stykke personlig ejendom. ... I dåben under søsætningen modtager hun sit navn, og fra det øjeblik, hendes køl berører vandet, undergår hun en forandring og kommer ind under admiralitetets (søens) retsområde. Hun får sin egen personlighed, er kompetent til at afslutte kontrakter og er som individ ansvarlig for sine forpligtelser. ... Hun er også i stand til at begå uret og er ansvarlig

for skader, som måtte opstå derved ...«

Ingen kan vel efter dette nægte skibet at være i besiddelse af en individuel personlighed, en sjæl, der minder meget om et menneskes.

## Noter

Her er kun givet henvisninger til enkelte vigtige kildesteder. Forfatteren har i mange år samlet stof til en fremstilling af søsætningsceremoniernes internationale historie. Hele kildematerialet vil til sin tid blive opbevaret på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

<sup>1</sup> *E. Mogk: Die Menschenopfer bei den Germanen* (Lpz. 1909), 618ff; *Hjalmar Falk: Altnordisches Seewesen* (Wörter und Sachen IV, Heidelberg 1912), 28f.

<sup>2</sup> *Flateyjarbók II* (Chri.a 1862), 605; *Ad. Franz: Die kirchlichen Benediktionen im Mittelalter* (Freiburg 1909), 629ff.

<sup>3</sup> *Henning Henningsen: När började skeppen bära namnet målat på skrovet? i Longitude 4* (Stockholm 1969).

<sup>4</sup> *Illustreret Tidende 1864-65*, 35.

<sup>5</sup> *Vikingen 1931*, hft. 11, 3.

<sup>6</sup> *Henning Henningsen: Coins for Luck under the Mast, Mariner's Mirror 51* (1965), 205ff.

<sup>7</sup> *Notes and Queries*, 9th Ser. IV (1898), 228.

<sup>8</sup> *Robert G. Skerrett: The Baptism of Ships* (Annapolis 1909), 549.

<sup>9</sup> *Berlingske Tid.* 17/3 1881.

<sup>10</sup> *Fra det gamle Gilleleje 1941*, 42.

<sup>11</sup> *B&W-Bladet 1944*, hft. 2.

<sup>12</sup> *Don H. Kennedy: Ship Names, Origins and Usages* (Newport News 1974), 9.

## LAUNCHING, NAMING AND CHRISTENING SHIPS IN DENMARK

### *Summary*

We have no descriptions in Denmark of launching ceremonies in early or medieval times. The Norwegian and Icelandic sagas tell us that in early times ships were pushed into the sea on rollers, and a cow or sheep was sacrificed and afterwards eaten by those present. In the Middle Ages, according to Catholic custom, a priest in procession would cleanse the ship with holy water and incense, bless it and give it a name, often that of a saint, who would thus take the ship under his protection. Often, too, the owner would take sacred symbols aboard as a sort of talisman.

In 1536 Protestantism was introduced into Denmark and the church no longer assisted at such ceremonies except at the launching of naval vessels when usually, though by no means always, a priest was present. There would be a gun salute, trumpets and drums, cheers, flags and a splendid banquet afterwards.

Not until after the middle of the eighteenth century do we find any very detailed information about the launching of merchant ships. Originally they were rolled down the beach with the assistance of the entire neighbourhood, who were generously plied with food and drink in the process in return for their efforts. During the nineteenth century building slips were built at many places along the coast so that ships could be launched straight into the water, originally stem first but later with stern first.

While the ship was actually being built a number of minor celebrations marked, for example, laying the keel, raising the stem, stern and frame, planking, stepping the masts and laying the deck. Shipyard workers were treated to food and drink and coins put under the mast to ensure good luck for the vessel - a custom still followed in many places.

For the actual launching care was taken to choose a propitious day, that is not a Friday nor the thirteenth of a month. When the right day was fixed all was made ready for the launching. A sled was built under the hull and the slipway skids were well greased with tallow or soft soap so that there was no risk of the ship getting stuck halfway. It was decorated with flags, sometimes with flowers and garlands. Usually a large crowd came to watch, including local bigwigs perhaps even civic officials or royalty. After a speech and a song especially written for the occasion the builder or owner - or more rarely, perhaps the mayor or even the King - would pronounce the name of the ship for all to hear as the nameboard was unveiled and the pennant unfurled. It was thought to bring bad luck if the name was known before launching. There were cheers, a flourish from the band and a roar of cannons as the ship slid into the water. The launching was watched carefully. If it took place without mishap that augured well for the future.

After the launching there was a big celebration with lots to eat and drink for the shipyard workers and their families. For the master, shipowner and other distinguished guests the builder gave a fine dinner, with a great many speeches and songs and, afterwards, dancing. When the ship was finished it went on a trial trip and this was another occasion for a celebration, and similarly when it sailed on its maiden voyage.

A new feature in these ceremonies, which by and large corresponded with international tradition, made its appearance gradually towards the end of the nineteenth century. A kind of christening with a bottle was introduced, carried out by a lady sponsor, as had become the fashion in England. The first record of such dates from 1780, when HMS *Magnanime* was launched at Deptford. How old the custom was is not known. In 1881 the Prince Regent, later George IV of England, decreed that in future naval vessels would be christened by ladies, particularly members of the royal family. Until then the task had been performed by men. Thus the two customs of breaking a bottle and of having a lady sponsor fused into one and caught on immediately in England and in America. It spread slowly but surely over the rest of the world and is now practically universal, even in alien cultures where it certainly does not belong.

The first record we have in Denmark of a lady sponsor breaking a bottle against a ship is from the 1860s, though really it is only in the present century that this form of christening has become common. Burmeister and Wain, Copenhagen, the largest and oldest iron shipbuilding yard in Denmark, for example, did not introduce the practice until 1897 and then under pressure from the owner.

Present day launchings are still accompanied by the same jollifications, flags and decorations, speeches and dinners as before. A new feature, as we have already mentioned, is that a lady sponsor- or in very rare cases a man- gives a signal from the platform for the launching and, at the same time, operates a switch which swings the bottle to break against the bows. As she does this she pronounces the standard words, including the name of the ship which is still kept secret until the actual launching, with good wishes for its future. Briefly, they are: »I christen you ..... May luck and good fortune go with you and your crew«.

Nowadays it is always a champagne bottle which is used, decorated with ribbons and favours and more often than not actually containing champagne. In the past wine, sherry, rum or something similar were usual. Sometimes on moral grounds a non-alcoholic beverage such as mineral water or orangeade was used, or even a liquid which symbolised either the shipping line or the ship's destination, such as water from Greenland's icecap, or river water from the Euphrates. Frequently the connection was somewhat far-fetched and remote. Superstition has it that the liquid must be alcoholic, otherwise it is ineffective. A recent innovation, too, is that the lady sponsor is given a present to mark the occasion, for example a piece of precious jewel-

lery or a piece of silver bearing a picture of the ship, which is presented to her at the banquet afterwards.

Most mariners think that christening a ship, which has many similarities to, though more differences from, the Christian baptism of children, is a very natural procedure. A ship is like a living creature, with good and bad qualities, full of whims and with a will and spirit of its own like a human being, particularly a woman. Indeed in many countries, though seldom in Denmark, a ship is called »she«.

# SJOTTING

## Nyt liv til gammelt ord

Af  
JENS LORENTZEN

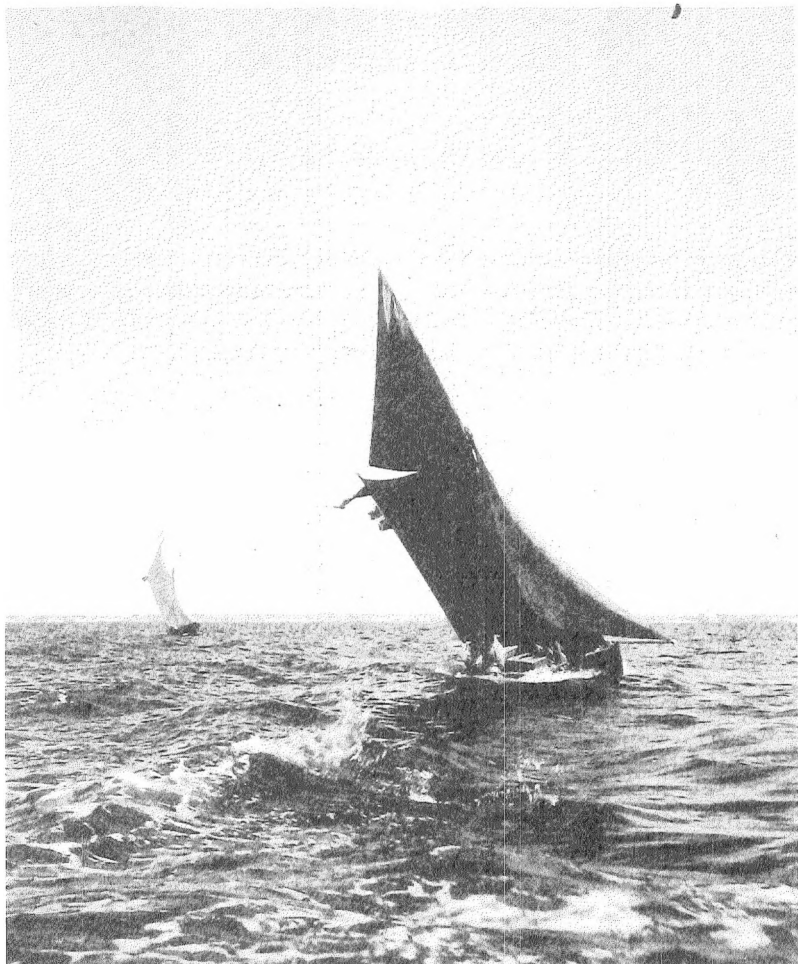
*Forfatteren har gennem mange år tilhørt kredsen af gode venner omkring Christian Nielsen og Handels- og Søfartsmuseet, og hans evner som bogtilrettelægger er ofte udnyttet af landets maritime museer. I artiklen indkredser Jens Lorentzen brugen af betegnelsen Sjotting på en mindre, let jolle på den danske Øresundskyst.*

Færgelavet i Helsingør blev opløst 1882, og året efter bragte ugebladet »Ude og Hjemme« en illustreret artikel »Fra Helsingørs gamle Færgelav« i form af et interview med en af de gamle færgemænd<sup>1</sup>. Om færgébådene fortæller han: »Først var der de store Mellemjoller - de holdt 5 à 6 Læster - af dem havde vi en halv Snes Stykker (1857 da Øresundstolden blev ophævet); de blev brugt til at føre Kul ud til Skibene og Heste og Hornkvæg over til Helsingborg. Så kom Skottingerne, de egentlige Færgjoller; de holdt mindst halvanden Læster, og af dem skulde hver Part have sin. Men så havde mange af Makkerskaberne - de fleste sejlede i Makkerskab, 2 eller 3 sammen - desuden en eller flere Bergensskottinger; det var også Sejlbåde, men mindre og lettere til at ro, naar der ikke var Vind til at sejle.«

Den gamle færgemands oversigt over typerne og størrelserne på færgelavets både passer stort set også på de både, fiskerne ved Nordsjællands Øresundskyst brugte, også efter at de fleste fiskerlejer på kysten i sidste fjerdedel af forrige århundrede havde fået bygget havne. Det var først indførelsen af motoren og bedre afsætningsmuligheder for fangsten, der omkring århundredskiftet endelig muliggjorde større og andre bådtyper.

Går man listen over Christian Niensens opmålinger i hans »Danske Bådtyper« igennem, vil man se, at enkelte steder i landet var der





»Sjotting« var tidligere betegnelsen for en jolle på Øresundskysten. Sjottingen »Magda«, bygget 1907 i Snekkersten til en fisker i Humlebæk, ses her under en kapsejlad i påsken 1974. Båden blev brugt ved bundgarnsfiskeri og forskellig smågarns- og rusefiskeri efter fladfisk, torsk, ål og makrel. »Magda« havde også kælenavnet »Tepotten«. Foto: Jens Lorentzen. *Sjotting, formerly a name for a small boat on the coast of the Sound. The Magda, a sjotting, built at Snekkersten in 1907 for Frans Olsen, a fisherman of Humlebæk. Seen here during a race, Easter 1974. It was used for pound net fishing and also for netting and trapping flat-fish, cod, eel and mackerel. Nicknamed Tepotten (the Teapot). Photo: Jent Lorentzen.*



Bundgarnslavet *Råboerne* fra Humlebæk røgter bundgarn med et par sjottinger engang i begyndelsen af århundredet. Foto i privateje. *Råboerne, a pound not fishing cooperative of Humlebaek, tending the nets on two sjottings at the beginning of this century. Privately owned photograph.*

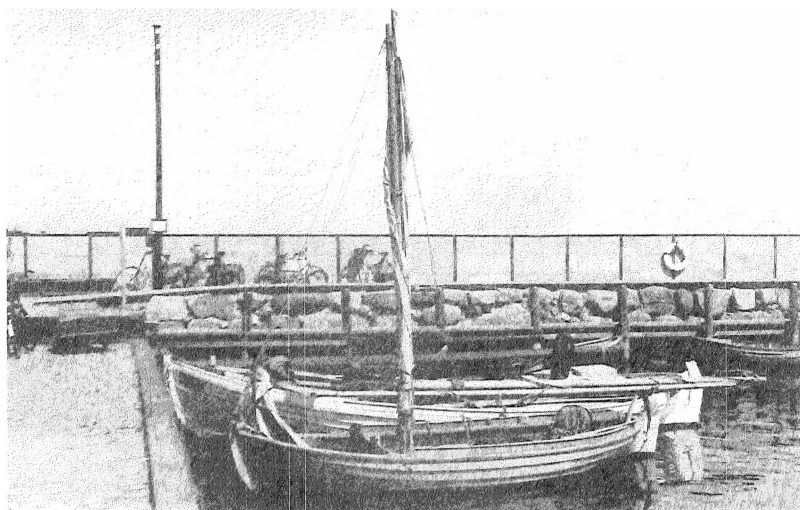
helt klare og præcise navne på de lokale bådtyper. På Limfjorden er der sjægte, spidsgattede både svarende til dem, der fra andre steder i landet må nøjes med betegnelsen jolle fra her eller jolle fra der. Fra samme farvand er der kåge, fladbundede fartøjer, som uanset størrelse andre steder i landet betegnes pramme. Og de bornholmske både bør nok kaldes eger, hvadenten de er bygget tvestævnet eller med spejl. Betegnelsen båd eller jolle fra dette eller hint sted i vore farvande forekommer at være så fattig og fantasiforladt. Man må vel også uden for Limfjorden og Bornholm have haft særlige navne på de lokale bådtyper? Denne artikels ærinde er at genoplive et sådant gammelt bådtypenavn.

Den desværre unavngivne gamle færgemands skottinger var til at begynde med noget af et mysterium, som viste sig at bero på en fejlskrivning. Ordet findes ikke i nogen ordbøger eller leksika, og først

en samtale i 1979 med en gammel fisker i Sletten hævdede mystikken: »Ja, vi kaldte dem for sjettinger, en 16 fods sjetting, sådan nogen som I nu ligger og sejler rundt i«<sup>2</sup>. I den sidste sætning hentyder han til det arbejde med restaurering, genoprigning og sejlads med de gamle både, der siden slutningen af 1960'erne bl.a. med Christian Nielsen som inspirator og rådgiver foregår på Øresundskysten inden for »Foreningen til Sprydstagens Forevigelse«, og hvor bådene uanset størrelse og type kaldes smakkejoller.

Ordbog over det danske Sprog (København 1940) angiver: »*Sjetting*, -er (af uvis oprindelse). Lille let (Skibs-)baad til at ro« og citerer Lauritz Tuxen: »En Malers Arbejde« (1928): »vi (gik) i Gang med at bygge en virkelig Baad, en Sjetting, efter norsk Mønster«. Salmonsens Konversations Leksikon (København 1926) henviser fra sjetting til sjægt, hvorom kommandør C. Bloch skriver: »*Sjægt*, et lille Rofartøj. Navnet er af norsk Oprindelse, men anvendes jævnlig her jævnsides med betegnelsen Sjetting«. Dette kunne forlede til at tro, at ordet blev brugt overalt i landet og specielt om både efter »norsk mønster«. Forelagt ordet svarer Institut for dansk dialektforskning ved Københavns Universitet, at *sjetting* kendes fra Skovshoved og Tårnbæk og tillægger, at ord, der bruges disse to steder, almindeligvis også bruges andre steder på kysten. Derudover kendes ordet kun fra Bornholm som *sjetting* - en liden skibsbåd eller pram. Instituttet meddeler samtidig, at ordet ikke kendes i Norge. Med beklagelse meddeler Dialekt- og Ortsnamnsarkivet i Lund, at ordet heller ikke kendes fra den svenske side af Øresund. Der kaldes en båd af denne type og størrelse for en *snipa*.

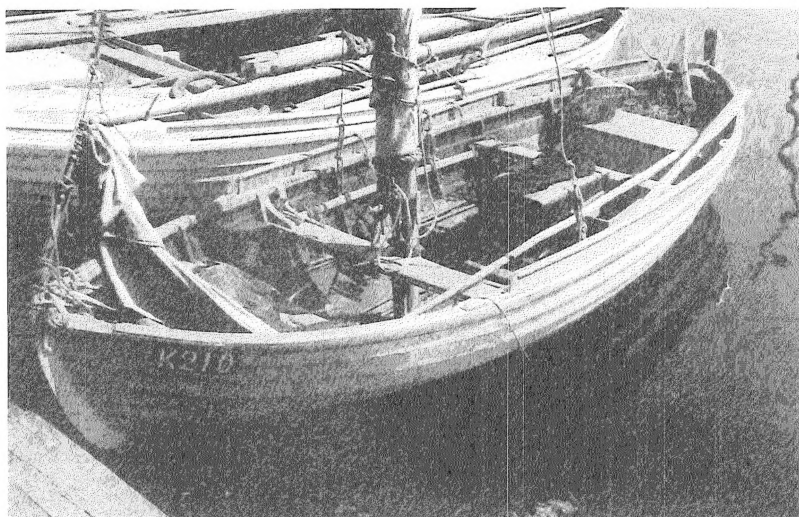
Ordet findes også et par steder i litteraturen. Under sin omtale af Tårnbæk i Dansk Fiskerihaandbog (København 1944) fortæller L. Ingemann at: »Christian Møller var kendt for pludselig at kunne komme luskende på de mest mærkelige Steder. Han havde allerede overdraget Gescheften til Sønnerne, da man hittede paa Dam i Baadene, og til Uro for den gamle hørte han en Søndag, at ogsaa den *Sjetting*, han i sin Tid havde ladet bygge, nu stod oppe hos Hansen for at skulle bores Huller i - og om Mandagen, just som Baadebyg-



»De två slagen båtar, som användes i Sundet. (De stora *sillbåtar* och *sjoting* de mindre)«. Skovshoved 1933. Foto i Göteborgs historiska museum, bet. Humbla 33, R. 58:4. *The two sorts of boat used in the Sound. (Large herringboats and the smaller sjotings)*, Skovshoved 1933. Photo by Philibert Humbla in Gothenburg Museum of History.

geren var ved at sætte Boret paa, dukkede Møllers Hoved over Bolværket nede i Strandkanten, og bekymret raabte han til Sønnen, der stod oppe ved Baaden: »Jens! ved du, hvad du gør?«

I »Beretninger fra det gamle Skovshoved« staver Dorthea Beck Jensen ordet på en anden måde. Hun har sikkert aldrig set ordet på tryk og skriver det derfor, som det udtales dér på stedet: *Shorting*, en udtale der bekræftes af dialektforskningsinstituttet: *sjåårting* (langt å). Fru Beck Jensen skriver (1972): »Disse små både kaldtes for *shortinger*. Fiskerne havde foruden shortingen også en større båd. Den kaldte man for *næringsbåden*. Man benyttede den ved sildefangst. Og da man kaldte sildegarnene for næringer, kaldte man så båden for en næringsbåd. Shortingen brugte man til rejefangst om sommeren og til rødspætte- og torskefangst om vinteren. Dette foregik mest ved



»Sjoting med skvättgång endast akterut och midskepps«. Foto i Göteborgs historiska museum, bet. Humbla 33. R. 58:18. *Sjoting with wash-board aft and midships only. Skovshoved 1933. Photo by Philibert Humbla in Gothenburg Museum of History.*

land, og man kunne derfor nøjes med den mindre båd, men efterhånden som fiskerne fik motor i næringsbådene, blev shortingen overflødig. Nu kunne man bruge næringsbådene hele vinteren og fiske længere ude i Sundet, når det var nødvendigt«.<sup>3</sup>

Desuden foreligger en serie fotografier optaget i Skovshoved i 1933 af den kendte svenske bådforsker Philibert Humbla. Optagelserne findes i dag på Göteborgs historiske museum sammen med en række lignende fra skånske fiskerlejer optaget samme år. Af de kortfattede billedtekster om de to slags både på lejet fremgår det, at de store kaldes *sillbåtar* og de mindre *sjoting*. Desværre foreligger der så vidt vides intet skriftligt fra Humblas hånd om hans besøg i Skovshoved.<sup>4</sup>

For nylig blev en midaldrende fisker i Sletten - han er opvokset i Humlebæk - spurgt, om han kendte ordet, hvortil han prompte svarede: »Vi kaldte altid småbådene for sjotinger før i tiden«<sup>5</sup>. Og nu

når han beredvilligt fortæller om sin barndoms sejlads, så foregik de ikke i faderens båd eller jolle, men i faderens sjotting. Han har uden betænkning genoptaget sjotting i sit sprogbrug.

Kære læser, når det drejer sig om småbådene fra Sundet, så gå kun trygt hen og gør ligeså.

## NOTER

<sup>1</sup> »Ude og Hjemme«, 25. november 1883.

<sup>2</sup> Meddelt af Niels Jørgen Pedersen, Krogerup.

<sup>3</sup> Dorthea Beck Jensen: »Beretninger fra det gamle Skovshoved«. Erindringsserien »Folk fortæller«, Nr. 5. Foreningen Danmarks Folkeminder. København 1980, (nedskrevet 1972).

<sup>4</sup> Formidlet af formanden for »Föreningen Allmoge Båtar« Peter Skanse, Skärhamn, Bohuslän.

<sup>5</sup> Samtale med fisker Kaj Magnussen, marts 1983.

## SJOTTING:

### New life in an old word

#### *Summary*

The writer has long been puzzled by the fact that only in the Limfjord - the waters which wind through North Jutland between the Kattegat and the North Sea - and on Bornholm in the Baltic are there special names for types of local craft. In the Limfjord a sharp-sterned boat is called a *sjaegt* (skiff) a word of Norwegian origin, and on Bornholm most boats are known as *eger* (oaks). First encounter with the name *sjotting* was in a puzzling and misspelt form. However from conversations with old fishermen, who knew the word from their childhood, it emerged that on the Danish coast of the northern part of the Sound a small craft of up to twenty feet used always to be called a *sjotting*. It is related to the word *sjaegt* and is to be found in a number of dictionaries and encyclopaediae, though it is unknown in Norway and Sweden.

# »HER ER INTET SKIBSVÆRFT....« Skibsbygningen i industristatistikken 1823-1855

Af

ANDERS MONRAD MØLLER

*Forfatteren arbejder for tiden med et forskningsprojekt, der har til formål at give en økonomisk historisk analyse af opsvinget i søfarten omkring midten af 1800-tallet. I forbindelse hermed har han undersøgt det indsamlede statistiske materiale vedrørende skibsbyggeri fra første halvdel af 1800-tallet, som er bevaret i Rigsarkivet. Blandt detailoplysningerne er den yderst spændende, at skibsbygmester Hans Peter Hansen, Tåsinge, er den første kendte sydfynske skibsbygger, der fra 1834 konsekvent byggede sine skibe efter tegning.*

Lige efter Napoleonskrigene gjaldt det for skibsredere kun om een ting: Ud at sejle igen. Følgelig anskaffedes skibe i betragteligt tal, og man forsøgte bedst muligt at udnytte efterkrigstidens højkonjunktur. Ingen kunne jo vide, at forholdene ikke ville arte sig som i de lykkeligere tider før Københavns Bombardement. Man satsede derfor i mange tilfælde for meget, og henimod 1820 gik det galt for mange. Fallitternes antal steg.<sup>1</sup>

De nødvendige skibe var for en stor dels vedkommende indkøbt udefra. Danmark var dengang i høj grad et »brugtskibsmarked«, og derfor havde man i 1814 halveret afgiften på fartøjer over 10 kommercelæster købt i udlandet for derved at lette »den paany oplivede Skibsfart«. Disse afgifter havde oprindeligt tilsigtet at beskytte den hjemlige skibsbygningsindustri, men sådanne hensyn måtte altså foreløbig vige i denne ekstraordinære situation, og man forlængede med jævne mellemrum den »midlertidige« afgiftsnedsættelse.<sup>2</sup>

Lidt ind i 1820'rne sundede man sig noget og begyndte at spekulere på, hvordan det nu egentlig lå med skibsbyggeriet i Danmark. Eftersom handelsflåden ikke ligefrem var i fremgang, var der ønsker

om helt at fjerne afgifter på køb af skibe, men resultatet af overvejelserne blev foreløbig endnu en forlængelse, samt åbenbart lidt dårlig samvittighed over for det hjemlige skibsbyggeri, hvis omfang og vilkår, man ikke havde noget overblik over.<sup>3</sup>

Følgelig gik man - som man nu gør - i arkiverne og opdagede, at der 20 år tidligere var udsendt et cirkulære til de vigtigste skibsbygningscentre vedlagt et spørgeskema, som passende kunne genbruges. Dengang - i 1803 - interesserede man sig først og fremmest for store skibe og »rigtige« skibsværfter. Det gjorde man stadig, og det betød, at mangen by- og herredsfoged nu nok kom til at stå lidt tøvende over for den række spørgsmål, han fik tilsendt i januar 1824. Men teknisk lettedes denne »dataindsamling« af, at den kobledes sammen med den indsamling af industristatistik, som i forvejen betød, at hver eneste lokale øvrighed årligt skulle afgive oplysninger om alt - lige fra klædemanufaktur til teglværker. Har man sukket lidt over nok et spørgeskema, så resulterede det dog i de fleste - men desværre ikke i alle - tilfælde i en mere eller mindre fyldestgørende besvarelse, som indsendtes til Generaltoldkammer- og Kommercekollegiet.<sup>4</sup>

Og så skete der ikke så forfærdelig meget mere med det materiale. Noget om skibsbygningen offentliggjordes ganske vist i det halvofficielle »Handels- & Industrie-Tidende«, og af og til er hentet lidt i arkiverne til især lokalhistorisk brug.<sup>5</sup> Men ellers arkiverede man år for år besvarelserne om skibsbyggeriets tilstand sammen med den øvrige industristatistik, indtil denne, hvis kvalitet i øvrigt blev stærkt kritiseret, i 1855 helt blev afskaffet. Man gik over til »industritællinger« med visse mellemrum.<sup>6</sup>

Materialet er aldrig blevet gennemarbejdet i sin helhed, og det skal man kun være glad for. Færdigbehandlet statistisk grundmateriale blev altfor ofte kasseret, og man står da tilbage med de oplysninger, som i datiden havde størst interesse. Nu ligger der godt 30 årgange stort set urørte indberetninger i arkiverne, og selvom der heller ikke i denne sammenhæng kan blive tale om blot en tilnærmelsesvis fuldstændig udnyttelse, så kan der være god grund til at



gå lidt mere principielt til værks for at karakterisere og vurdere et stof som netop dette.

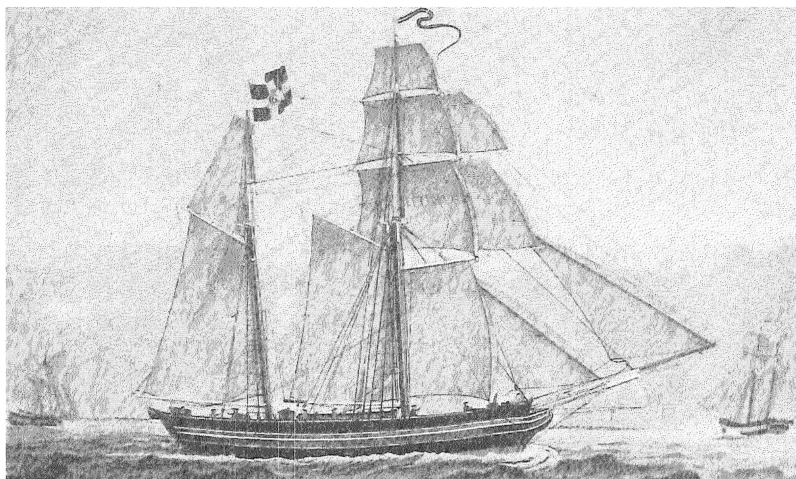
Først og fremmest turde henlæggelsen hænge sammen med, at materialet er ukomplet. Embedsapparatet virkede, men det virkede ikke godt nok, for der mangler helt oplysninger fra så væsentlig en lokalitet som Aalborg. Derimod er vigtige skibsbygningsområder som Fanø, Sydfyn og Bornholm dækket pænt ind, og det samme gælder købstæder som Nakskov og Århus.

Endvidere var der tale om særdeles stor variation med hensyn til indberetningernes kvalitet. Det skortede i høj grad på ensartethed og i mange tilfælde også på udtømmende svar på de stillede spørgsmål. Ikke sært, at man på centralt hold hurtigt gjorde sig færdig med et materiale, som f.eks. slet ikke ville kunne danne grundlag for pæne tabeller.

Men der blev fortsat indberettet, for et cirkulære er nu engang et cirkulære, ikke mindst for den pligtopfyldende embedsmand. Og mange, som i begyndelsen intet havde at fortælle, kunne senere jublende indberette om skibsbygning i stigende omfang - de kunne jo ikke vide, at deres skriftlige udfoldelser gik direkte til vandret arkivering. For hele denne officielle stofindsamling blev iværksat på et tidspunkt, da aktiviteten med hensyn til at bygge skibe var særdeles ringe. Men lykkeligvis fortsatte besvarelserne også, da konjunkturerne bedrede sig i 1830'erne og 1840'erne. At man så i tiden fra 1823 og helt frem til efter århundredets midte udarbejdede skriftlige erklæringer efter et spørgeskema, som oprindeligt var udformet i 1803, er så en anden sag, som ikke var uden betydning.

Interessen i 1823 var, også når det gjaldt skibsbygningen, så ganske afgjort tilbageskuende. Man erindrede sig forrige tiders floreren og ønskede sig atter didhen. Altså beskæftigede tankerne sig, som nævnt, med *store* skibe til *langfart*, som man jo for eksempel byggede dem på de københavnske værfter. Spørgeskemaets første rubrik drejede sig derfor om, hvor mange skibe, der var blevet bygget på det lokale værft, hvor store de var, og hvad de var blevet bygget af.

Svaret på et sådant spørgsmål blev i visse tilfælde kun altfor sum-



»Providentia« af Svendborg var bygget sammesteds i 1818, og det foregik sandsynligvis efter øjemål og ikke mindst »visse Maal beregnet efter Kiø lens Længde«. Med sine 50<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kommercelæster svarende til godt 100 registertons og med en længde over dækket på lige knap 70 fod repræsenterer den de mellemstore fartøjer, som sagtens kunne løbe af stabelen, uden at der på noget tidspunkt havde foreligget nogen form for konstruktionstegning. Billedet, som viser »Providentia« med gammeldags »høj« galeaserig, stammer antagelig fra 1840'rne. (Foto H&S). *The Providentia of Svendborg was built there in 1818, probably by rule of thumb and according to »certain measurements reckoned according to the length of the keel«. With 50<sup>1</sup>/<sub>2</sub> lasts, or about 100 register tons, and a deck length of almost 70 feet it is one of those medium sized vessels which could most certainly have been built without there, at any time, having been made any sort of constructional drawing. The illustration, probably from the 1840s, shows the Providentia with old fashioned tall galleas rig. (Photo: Danish Maritime Museum).*

marisk. Fra Københavns Amt reagerede man i 1824 blot med en enkelt sætning, som gik ud på, at der i hele amtet ikke fandtes noget egentligt skibsværft, og følgelig var der heller ikke bygget noget skib. Og det udsagn får så stå for, hvad det er værd.

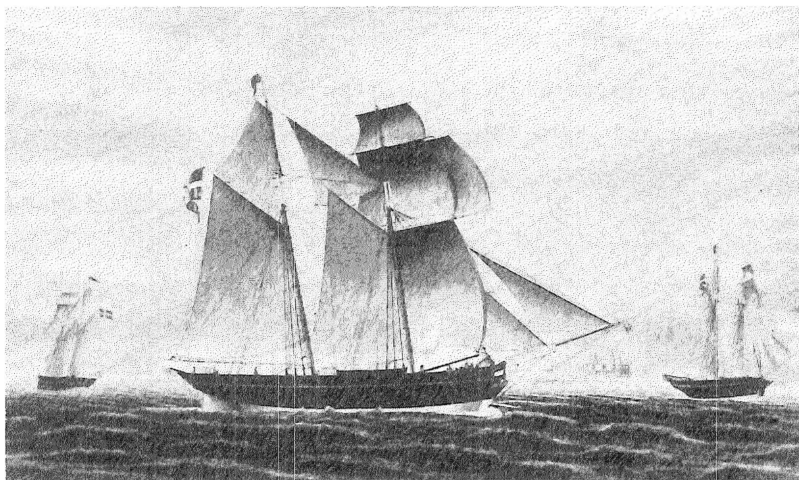
Skibsværft var der heller ikke i Neksø på Bornholm, men her opfattedes sagen lidt anderledes, for man havde til gengæld en »skibs-

byggeplads«, og her var der f.eks. i året 1842 blevet bygget et jagtfartøj kaldet »Johanne Kirstine« på 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kommercelæster, hvortil var anvendt både ege- og fyrretræ. Og det blev så indberettet.

»Egentlige« skibsværfter fandtes ej heller i Svaneke, hvorfra man i 1843 ikke desto mindre kunne meddele, at briggen »Frode« på 92 kmcl såvel som jagten »Julie« på 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kmcl var løbet af stabelen. Tilsvarende indløb i 1837 et kort svar fra Fredericia, negativt med hensyn til skibsværft, men positivt i den forstand, at man her havde bygget en jagt af eg på 5 kommercelæster. I Thisted var der heller ikke noget »egentligt« skibsbyggeri, men år 1849 havde købmand Nordentoft dog ladet bygge en 34<sup>1</sup>/<sub>2</sub> læst stor skonnert på havnepladsen, »Jens Nordentofts Minde« kaldet.

De indberettende fulgte en »skrivertradition«, som til en vis grad gik ud på en velvillig omfortolkning af centraladministrativ kluntethed.<sup>7</sup> Tildels i berettiget stolthed over veludført arbejde holdt man sig ikke tilbage trods manglen på »egentlige skibsværfter«. Gud og hvermand vidste, at der rundt omkring lå mere eller mindre interimistiske skibsbyggepladser, hvor kølen blev strakt til mange, især mindre fartøjer. Således på Langeland, hvor der ganske vist hverken i Rudkøbing eller i øens Søndre Herred var blevet bygget noget i 1823. Det var der derimod ved Tranekær, for herfra indberettede greven i allerhøjstegen person, at husmand Mickel Hansen ved udskibningsstedet Åsø havde fået bygget sig en jagt på 6 kommercelæster, som hed »Anne Kirstine«, og som skulle føres af hans søn Peter.

I Nakskov mente man heller ikke at have noget værft i 1825, men købmand Clausen havde dog fået iværksat bygningen af en skonnert, som ville blive færdig det følgende år. Og ganske rigtigt. Året efter fulgte R.M. Clausens egenhændige indberetning om denne skonnert på hele 65<sup>1</sup>/<sub>2</sub> læster. Og med en vis selvfølelse og sikkert med fuld ret var der tale om »undertegnede skibsværft«. Clausen fortsatte, og flere fulgte hans eksempel. For år 1828 hed det, at man på byens værft var igang med en brig, som byfogeden blot nævnte, fordi den endnu ikke var færdig. Derimod stak han købmand Gamst



»Lauritz« af Troense var bygget i 1841 af Hans Larsen Schmidt i Røde Mølle på Tåsinge. Skonnerten kan med sikkerhed siges at være blevet til på grundlag af en regulær konstruktionstegning, idet Hans Larsen Schmidt var den anden på øen, som konsekvent benyttede sig af en sådan - straks ved sin etablering i 1837. »Lauritz« var på 59½ kommercelæster - siden målt til 115 BRT - og bygmesteren havde selv en sjettedel i fartøjet, indtil han i 1843 gik fallit. Billedet er efter alt at dømme malet inden midten af forrige århundrede. (Foto H&S). *The Lauritz of Troense was built by Hans Larsen Schmidt in 1841 at Røde Mølle, on the island of Taasinge. There is no doubt that this schooner was built according to a proper constructional drawing as Schmidt was the second builder on Taasinge always to use one - right from his start in 1837. The Lauritz (59½ lasts) was later registered at 115 tons gross, and Schmidt himself owned a sixth part until he went bankrupt in 1843. The picture is thought to have been painted sometime before 1850. (Photo: Danish Maritime Museum).*

et spørgeskema, som denne samvittighedsfuldt udfyldte vedrørende den jagt, han havde ladet bygge »ved denne bys bolværk«.

Eksemplerne på improviserede byggepladser er mange, hvad enten det var skipper Jan Sørensen, som i Stege i 1836 byggede en jagt på 7 kommercelæster til sig selv, eller handelsmanden Hoffman, som i 1840 lod bygge en skonnert på 14½ læster ved Løkken.

Det viser sig således, at besvarelsen af spørgeskemaets første punkt ikke alene, som man kunne forvente, resulterede i oplysnin-

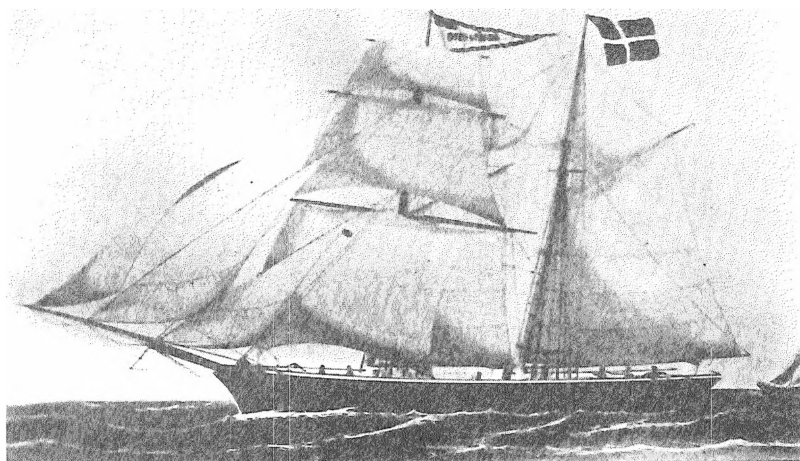
ger om veletablerede skibsbygmestre som Bonnesen i Århus eller senere - Benzon i Nykøbing Falster. Der kom også indberetninger om småfartøjer bygget af en Peder Hansen på Svanninge Mark eller af en anden af de utallige Bonnesen'er - i dette tilfælde en engangsforeteelse i form af et skonnertbyggeri ved Guldborg.

Og således kan man foreløbig konkludere, at materialet alle sine ufuldkommenheder til trods faktisk giver en bredere dækning, end man skulle vente. Et ikke særligt godt spørgeskema kan godt give særdeles oplysende svar, hvad ikke bliver mindre klart, når man ser på indberetningernes bemærkninger om materialeforbruget.

Det siger sig selv, at en specifikation af det forbrugte tømmer m.v. kunne have sine vanskeligheder, hvor byggeriet havde lejlighedsvis karakter. Dette kom klart frem i 1828, da der ved Vordingborg Færgegård var blevet bygget en ny færge. Desværre kunne yderligere oplysninger ikke fremskaffes, eftersom det var sket »ved Fyenske tømmermænd«, som havde forladt egnen så såre, de var færdige. Skibsbygger Jørgensen, som i Nakskov i 1840 havde forestået bygningen af en 21½ læster stor jagt - »Familiens Haab« - kunne også kun bringe højst summariske oplysninger, for ejeren - skibets kommende skipper - var for tiden bortrejst, og *han* havde dels selv leveret alle materialerne, dels ført lønningsregnskab både for Jørgensen og for de seks mand, som ved denne lejlighed havde været i arbejde.

Bedre blev det naturligvis heller ikke af det forhold, at man blev bedt om en sådan information, forsåvidt den kunne »bringes i Erfaring«. Men ikke desto mindre fik man alligevel tit en del at vide, typisk som da der til en jagt på 9¼ læst fra Århus i 1846 blev anvendt ca. 900 cubikfod eg, hvoraf omkring 200 udenlandsk, »som Rederen selv havde at levere til Skibets Bygning«. Noget, der nærmer sig et egentligt byggeregnskab, fik man regelmæssigt fra Jens Hansen Møller i Falsled. Opgjort skematisk for 1830 ser det således ud:

	Skonnert	Jagt
	75 kmcl	9 kmcl
Skrog, indenlandske materialer	3965 rdl	850 rdl
Skrog, udenlandske materialer	1760 rdl	380 rdl



»Spes & Fides« af Thurø var bygget i Rudkøbing i 1857 af Sophus E. Boas, som var flyttet dertil fra Troense seks-syv år tidligere. Udviklingen gik hurtigt inden for skibsbygningen omkring midten af forrige århundrede, hvad man tydeligt kan se ved at sammenligne med »Providentia« og »Lauritz«. Boas byggede en skonnert med en skarp stævn med »klipperpræg«, og rigningen virker lavere og langt mere »modern«, selvom merssejlet på fokkemasten endnu ikke var todelt, som det blev skik i sidste trediedel af 1800-tallet. »Spes & Fides« var på 47½ kommercelæster eller godt 91 BRT og forliste på den jyske vestkyst i november 1885. (Foto H&S). *Spes & Fides of Thurø was built at Rudkøbing in 1857 by Sophus E. Boas, who had moved there from Troense six or seven years earlier. There were rapid developments in shipbuilding about the middle of the last century as can be plainly seen by comparing this vessel with the Providentia and Lauritz. Boas has built a schooner with the forward raking bows of a clipper. The rig is lower and looks far more modern, though the topsail on the foremast has not yet become split as was the fashion in the last third of the century. Spes & Fides of 47½ lasts (almost 91 gross register tons) was wrecked off the west coast of Jutland in November 1885. (Photo: Danish Maritime Museum).*

Tiltakling, indenlandske materialer	970 rdl	150 rdl
Tiltakling, udenlandske materialer	4830 rdl	720 rdl

Umiddelbart fremgår det her, at hvor stor en rolle, man end traditionelt tildelte den sydfynske eg, så skulle den suppleres, ikke mindst med fyrretræ til dæk, aptering og rundholter, og indenlandsk »blokværk« og storbåd optrådte jævnsides med udenlandske

jernvarer, hamp og sejldug. At indenlandske og udenlandske materialer i ovenstående opstilling indgik med nogenlunde samme vægt, kan ikke undre, for det ses også mange andre steder. Ganske vist understregede man i Troense, at man var lokalt forsynet med egetræ, men hertil kom under alle omstændigheder fyrretræ fra Norge og mastetræ fra østersøhavne, og vender man sig til Rønne i periodens slutning, var det forlængst sket med den bornholmske eg - alt til det blomstrende skibsbyggeri blev i begyndelsen af 1850'erne importeret.

Den nævnte Jens Hansen Møller i Falsled gav også eksakte oplysninger om den nødvendige arbejdskraft, hvormed man er fremme ved spørgeskemaets temmelig håbløse krav om tallet for »faste Arbejdere ansatte«. Svarene var her ofte særdeles omtrentlige af typen »vanligen 8-10 Mand«, sjældnere det mere præcise: »En Mester og tre Svende«. Bedst som for skonnerten fra Falsled, som krævede 14 mands arbejde i 5 $\frac{1}{3}$  måned, eller jagten sammesteds fra, som beskæftigede 6 mand i 3 måneder.

Vanskeligheden ved dette spørgsmål var naturligvis først og fremmest, at der blev antaget folk i takt med behovet, hvad der kunne få en byfoged i Nexø til at skrive, at der simpelthen ikke *var* nogen faste i den branche. Hans foresatte, amtmanden over Bornholm, var en nidkær herre, som i 1830 kiggede besvarelsen igennem førend videresendelsen til København. Og det bemærkedes da, at byfogeden i og for sig kunne have ret, eftersom der jo heller ikke var noget fast etableret værft. Men amtmanden havde selv på sin næsten daglige færd i havnen fulgt bygningen af tre store jagter det forløbne år, og foruden den indsigtfulde og duelige skibsbygmester, havde dog 4 til 5 særdeles duelige arbejdere været i uafbrudt beskæftigelse. - To lokale iagttagere er unægtelig bedre end een, og denne amtmands kommentarer er ikke mindre værdifulde, når det gælder spørgeskemaets ømtålelige punkt om skibskonstruktion og brug af tegning.

I en række indberetninger fastslås tilstedeværelsen af en tegning som f.eks. fra Fredericia i 1826, da det hed, at »her paa Stæden findes een Skibs-Tømmermand nemlig M.J. Munch, der har bygget

det ommeldte Skib efter Tegning«. Hvad man skal bide mærke i er, at der hermed ikke siges noget om, hvordan tegningen har set ud, eller hvem der i øvrigt havde frembragt den.

Den nysgerrige amtmand fandt også i denne henseende anledning til at korrigere Nexøbyfogeden, som i 1827 havde forklaret, at man ikke havde nogen skibskonstruktør, men nok en tømmermand, som »forestod Arbeidet efter egen Invention«. Amtmanden fortolkede hans udsagn som gående ud på, at omtalte skibsbygger ikke havde nogen teoretisk uddannelse - havde ikke stået i lære som skibskonstruktør - og at han ikke byggede efter nogen tegning. Det første kunne være rigtigt nok, det sidste ikke. For amtmanden havde selv set en hel jagt »afslaaet paa sammenfældede Bræder og dermed hosføiet Dimensioner paa Spanter« og i øvrigt havde denne bygger for vane at tage mål, hvergang han var med til at kølhale eller fortømre fremmede fartøjer, der havde vist sig velsejlende. Og endelig havde han et vist samarbejde med en anden lokal bygmester, som også havde brugt denne måde med at »afslaa« en række jagter, som var blevet bygget i Rønne.

Senere skridt i udviklingen på en tid, da fartøjerne byggedes større og større kan også ses på Bornholm. En kommende berømthed som Søren Peter Bech i Rønne omtaltes i 1834 som et ungt menneske, som skulle *forstå* at bygge efter tegning. Endnu i 1838 veg man tilbage for at betegne ham som skibskonstruktør, for han var af den slags »som alene forstaar at bygge efter Tegning«. Og det var ikke hans egen, men »fremmed« tegning, som det forklaredes et par år efter. Men da havde han også selv fået lært sig et og andet, for jævnsides med bygningen af en brig, hvortil en anden havde leveret det fornødne, var han nu i gang med nok et fartøj af denne type, som han selv havde leveret tegning til.

Konstruktionstegningen var muligvis omgivet med en vis prestige, men så meget desto mere grund er der til at hæfte sig ved de tilfælde, hvor man positivt får at vide, at en sådan *ikke* blev brugt. »Af Tømmermændene kan næppe nogen bygge efter Tegning«, lød det fra Assens i 1827, og ikke mindre oplysende var det formuleret tre år



senere i indberetningen fra Nakskov, hvor det hed: »Her findes Skibsbygmester Scheel, Bygger efter Tegning og Mester Trockman bygget min Jagt efter Fyenssk Bygningsmaade uden Tegning«.

Vender man sig da til det fynske, vil man konstatere, at byggestreene i Svendborg ifølge 1823-indberetningen mest arbejdede »efter Øiemaal, undtagen nogle Maal som beregnes efter Kjølens Længde, som enhver gjør efter bedste Skjøn«. Samtidig hed det om kollegerne på Tåsinge - tre i tallet - at de havde forklaret, at de »almindeligvis arbejder uden at have Tegning«, men det tilføjedes, at de skam godt forstod at bygge efter en sådan. Prestigen knyttet til de fine tegninger gjorde sig åbenbart allerede gældende, men den indberettende var utvivlsomt lokalpatriot, og det var nok det, der fik ham til at uddybe det nærmere i 1829. For da skrev han om de to skibsbyggere i Troense og de to i Bregninge Skov, at ganske vist byggedes »saavel de større som mindre Fartøier uden Tegning, men deres Fartøier udmærke sig dog saavel i Hensyn til Skjønhed som Seilads. De kunne imidlertid alle bygge efter Tegning, men foretrække deres Bygningsmaade som hurtigere«. - Hvoraf man vel kan slutte sit, blandt andet om en skibsbygningstradition, hvor tegning har været unødvendig, fordi alle præcist vidste, hvordan man plejede at gøre.

Men man har utvivlsomt, som i alt fald skriveren på Tåsinge, været sig bevidst, at dette at bygge uden tegning havde et lidt konservativt skær over sig. Og brugen af dette hjælpemiddel dukkede da også op her. Endnu i 1834 kunne der indberettes med brug af de citerede sætninger om de udmærket sejlene, skønne skibe, men da kom rigtignok en tilføjelse om, at »Skibsbygmester Hans Peter Hansen har derimod, efter Tegning, bygget foranmeldte Skonnert« - den var på 45 $\frac{1}{2}$  læster.

Hans Peter Hansen kan på denne baggrund nok med sikkerhed tilskrives æren af at have været den første, som konsekvent benyttede tegning ved Svendborgsund. Derimod kan man ikke tillade sig at slutte, at han selv havde lavet tegningen, selvom det forhold, at han var lærersøn fra den gamle skole i Troense naturligvis kan have be-

tydet, at han hjemmefra var blevet sporet over i det mere teoretiske.<sup>8</sup> Derimod er der grund til at lægge vægt på, at det var et relativt stort fartøj. Det ses nemlig klart i de følgende år, at de største skibe fra Tåsinge blev bygget af Hans Peter Hansen og de af hans kolleger, som også begyndte at bruge tegning.

Påfaldende er det også, at da den første i Svendborg gjorde sig bemærket med en tegning, var det ligeledes ved bygningen af en skonnert på netop 45½ kommercelæster. Man spørger sig selv, om mesteren for denne, Rasmus Nielsen Møller, i 1838 havde lånt sig frem? Karakteristisk nok stod hans mere berømte bror, dannebrogsmanden Lars Nielsen Møller, samme år for en slup, som han udelukkende havde bygget efter »øjesyn« og beregnede mål.<sup>9</sup>

Skibstegningernes definitive indtog i det sydfynske kan således nøje dateres. Hvor de kom fra, kan man så spekulere over. Men elevtegninger - sikkert daterbare - forefindes faktisk, og blandt de ældste fra en fynbos hånd er en »fynsk jagt« fra 1838. Der var tale om en forholdsvis enkel »gennemsnits- og apteringstegning«, som vel at mærke var signeret og dateret i København.<sup>10</sup> Og dette er ikke det eneste tilfælde af forbindelse mellem hovedstad og provins netop i denne henseende. I 1833 byggedes i Svaneke en skonnert på 46½ læst »efter en af Skibsbygger Jørgensen fra Kjøbenhavn forfattet Tegning«, og det foregik under hans »Vejledning«, mens mester H. Thomsen i Århus i 1840 forklarede, at det skib, han netop havde påbegyndt, var »construeret af mig efter den Methode, som anvendes paa Værfterne i Kjøbenhavn«.

Der skete åbenbart noget afgørende i tiden omkring 1840, men det skal nok understreges, at brugen af tegning var noget, som kun gradvist blev almindeligt. Endnu i 1845 byggedes en stor jagt på klamp i Svendborg, og da hed det stadig om tre bygmestre på Tåsinge, at de - i modsætning til de seks øvrige - udelukkende byggede, som de altid havde gjort. Og så sent som i 1853 indberettedes om skibsbygger Holm i Nykøbing Mors, at han byggede »efter Model«. Her standser indberetningerne, men især mindre fartøjer kan være blevet til på traditionel vis langt frem i tiden.

Ser man på de talrige skibsbyggere i Troense og omegn, kan man endvidere se udviklingen aftegne sig som et generationsskifte - det var de yngre, der betjente sig af tegning. Og dette spores også i Svendborg, hvor gamle, hæderkronede Lars Møller såvist ikke gav sig af med sådant. Det gjorde derimod hans sønnesøn, skibsbyggeren af samme navn med tilføjet »jun.«. Han arbejdede ikke alene efter tegning, men også efter »egen konstruktion«. Hvordan dette sidste egentlig skal forstås, siger indberetningerne ikke noget om. Man gætter på, at »egen« konstruktion nok under alle omstændigheder har været ensbetydende med tillem্পning og modificering af allerede kendte principper i forbindelse med den færdighed at kunne fæstne det på papiret. Og tegninger har ikke alene været til teknisk brug, men efter alt at dømme også til fremvisning for potentielle kunder og til forebyggelse af misforståelser med hensyn til, hvad det var, der blev kontraheret. »Naar forlanges, bygges efter Tegning» skrev J. Kiellerup fra Århus i 1840. Skibene blev som nævnt større og større, og mens alle og enhver kendte den traditionelle lille fynske jagts udseende og egenskaber, har man nok villet se en ekstra gang på en tegning, før man i Troense omkring 1850 for første gang kastede sig ud i noget så nyt og revolutionerende som den første »selvkonstruerede« tremastede skonnert.

Det lidt provokerende spørgsmål, »om der paa Stædet findes nogen Skibs-Constructeur...« fik altså den virkning, at mange indberettere på en eller anden måde måtte forklare sig. Langt mere konstante var visseligt svarene på det følgende spørgsmål om pris. Desværre er det til gengæld ikke ganske gennemskueligt, om man så fik angivet beløbet for et »biilfærdigt« eller et »sejlfærdigt« fartøj. Og tit har man indtryk af, at der blot slyngedes nogle passende tal ud. »Nye Skibe kan forfærdiges fra 20 til 30 a 40 Læster for 150 Rbd Sædler pr Læst, de større forholdsmæssig nedsat indtil 130 Rbd a 80 Lester, alt Biilfærdig« - dette var, hvad Bonne Bonnesen i Århus svarede i 1827, og at større skibe var relativt billigere end mindre bekræftes af mange af hans kolleger. Året før indberettedes fra Fredericia, at en nybygget jagt på 22½ kommercelæst - ligeledes i bil-

1. Hvormange nye Skibe ere byggede i det forbigangne Aar paa de i  
*Spørgsmaal om Skibsbyggeri og Skibsbyggerne* varende Skibsværfter, tilligemed Opgivelse af hvert  
Skibs Drægtighed og sammes Beskaffenhed, om det er bygget af Seg  
eller Fyr, eller af Seg og Fyr tilfammen.

2. Hvormeget der paa Stedet til Skibenes Bygning bliver forbrugt af in-  
denlandske, og hvormeget af fremmede Materialier, forsaavidt det kan  
bringes i Erfaring.

3. Hvormange faste Arbeidere ere ansatte ved Skibsværfterne.

4. Om der paa Stedet findes nogen Skibs-Construcneur eller Bygmester,  
der arbejder efter nogen Invention, eller dog forsaar at bygge efter  
Tegning.

5. Til hvilken Pris nybyggede Skibe i Almindelighed kunne forfærdiges,  
beregnet efter Drægtigheden i Sommerløstet.

6. Om der arbeides alene efter indenlandske Besillinger, eller ogsaa paa  
Speculation til Udsalg til Fremmede.

*Rigsarkivet!*

*Ad 1/ma. Konvoktion Jurisdictionerne er ingen Skibsværfter; dog findes  
B. i Jurisdictionerne nogle Paa, som enten er Proprietær, eller som  
4 km. skad der, som efter anden indretning, kunne bygge en Hval, Hvalbåd,  
Lystskib og Galeas, dog uden at de skulde have mindst*

Spørgeskemaet fra 1823 med en del af den påskrevne besvarelse fra Svaneke købstad og Bornholms Østre Herred. »I ovenmeldte Jurisdictioner ere ingen Skibsværfter; Dog findes i Jurisdictionerne nogle Paa, som enten ere Søefarende, eller har været det, som, efter eller uden Tegning, kunne bygge en Jagt, Jagtbaad, Fiskerquase og Galease, dog uden at disse Personer - med mindre det skulle være meget uegentligen - kunne kaldes Skibs Constructeurer eller Bygmestre, da de ingenlunde have videnskabelig Dannelse i Skibsbygnings Kunsten.....« Besvarelsen illustrerer meget godt, hvordan spørgeskemaet blev modtaget rundt omkring i landet, hvor der faktisk byggedes skibe - blot ikke på større skibsværfter, permanent i brug. (Foto: Rigsarkivet).

*A questionnaire with replies from the island of Bornholm, 1823. It is typical in that it reports that there are no shipyards on the island though ships are built there.*

færdig stand - stod i 4000 rd. rede sølv. Det må så blive godt 177 pr læst, men man står til gengæld med et andet omregningsproblem - hvordan var seddelkursen i forhold til sølvværdien? Tidens indviklede pengeforhold gør det overordentlig vanskeligt at stable en egentlig prisstatistik på benene.

Statistik kunne der heller ikke laves på det afsluttende punkt om bestillingsarbejde kontra skibsbygning pr »Speculation«. Om sidstnævnte udtryk bør nok indskydes, at det dengang absolut ikke havde senere tiders odiøse klang, men simpelthen betød, at et fartøj forfærdigedes for bygmesterens egen regning med senere salg for øje.

Hermed er man fremme ved et særdeles interessant forhold mellem skibsbygning og skibsfart. Det siger sig selv, at det lejlighedsvis byggeri varetaget af en tilrejsende skibsbygmester og hans tømmere nærmest pr definition var på bestilling. Også ved det mindre, mere permanente skibsbyggeri var der oftest tale om arbejde efter forudgående aftale. I 1830 skrev man fra Horsens, at der i mange år hverken havde været tale om bestillinger eller spekulationsbyggeri, men nu byggedes en ca 50 læster stor skonnert »for flere Interessenters Regning« og til deres eget brug. Men var der ingen kunder i farvandet, og havde skibsbyggeren penge på kistebunden, var der den nærliggende mulighed at holde virksomheden i gang og håbe på et godt salg sidenhen. Dette var øjensynligt netop, hvad den relativt nyetablerede Jacob Kiellerup i Horsens var i færd med i 1834. På dette tidspunkt havde han stået for såvel en skonnert som en brig for andre, men var nu gået igang med en skonnert på 45-50 læster for egen regning. Den påtænkte solgt bilfærdig for 10.000 rigsbankdaler, men var året efter endnu ikke afhændet til en pris, som nu var sat ned til 9.000. Kiellerup havde ikke det helt store held med sin spekulation, for først i 1836 meldtes skonnerten solgt i sejlbar stand.

Skridtet til også at lade nybygningerne gå i fart for egen regning var nærliggende, og det var også kendt, ikke mindst hvor der var mange og veletablerede skibsbyggere. Atter kan man vende sig til

Sydfyn, hvor man på Tåsinge sagde, at man almindeligvis arbejdede efter indenlandsk bestilling, men af fem skibe i 1825 var ikke færre end tre bygget for egen regning, og de pågældende havde faktisk selv tænkt sig at beholde dem. Året efter ændredes det i besvarelsen til, at de »næsten altid« selv bekostede nybygningerne - det gjaldt samtlige fem dét år - men naturligvis solgte de ved given lejlighed. Man »afbenyttede« dem, indtil de kunne sælges, som man samtidig formulerede det i Svendborg.

Naturligvis var der spekulation i dette også efter moderne sprogbrug, idet priserne på sejlklare skibe var særdeles konjunkturfølsomme. Især den kapitalstærke skibsbygger har haft gode muligheder for at føre sin private konjunkturudligningspolitik. Havde han råd til at bygge videre i dårlige tider, og kunne nybygningen efter at være sat i fart blot lige klare de løbende omkostninger, så var der gode muligheder for profit, når tiderne blev bedre og fragtrater og skibspriser gik i vejret. Til gengæld steg så også skibenes indtjening og rederivirksomheden kunne blive permanent. - Hermed er antydnet et af de mange aspekter af de nære relationer mellem skibsbygningen og selve søfarten, men samtidig er man også ude over, hvad det foreliggende kan give oplysninger om.

Ret beset var det et dårligt formuleret spørgeskema, man i begyndelsen af 1820'erne sendte ud. Det kunne sagtens have været bedre udformet - ikke mindst af en velstuderet eftertid, som har en helt anderledes tradition for spørgeteknik. Men når man er færdig med ærgrelsen over fortidens uformuenhed i så henseende, kan man til gengæld lade sig glædeligt overraske over uventet gode svar. Flere af de bedste og fyldigste indberetninger blev paradoksalt nok netop affødt af den manglende præcision i de stillede spørgsmål, hvilket egentlig er ganske tankevækkende. Og til dette indberetningsstof kan så knyttes supplerende og kontrollerende oplysninger, som kan hentes fra alle mulige andre fristende kilder.

Fristelser er her ikke helt undgået, som illustrationerne vidner om, men det understreger kun, at det set på denne led var et glimrende materiale, som de mange indberettere i sin tid sendte ind »til ingen

verdens nytte«. Og foretager man et lille tankeeksperiment og forestiller sig en velgennemført interviewundersøgelse anno 1824, så vil le man - måske - stå med en meget fin, men sikkert også meget tidspræget rapport af nogenlunde samme årgang. Men hvordan var det så gået grundmaterialet? Og væsentligst af alt: En eftertid ville i princippet have stået med de samme fortolkningsmæssige og kildekritiske problemer, som gør sig gældende for denne ufuldkomne, men spændende materialesamling, som ikke kunne bruges til skibsbrygningsstatistik for tiden 1823-1855.

## NOTER

<sup>1</sup> Jfr. Anders Monrad Møller: *Københavns Handelsflåde 1814-1832, En historisk statistisk detailundersøgelse*, Akademisk Forlag. Kbh. 1974, især side 71ff.

<sup>2</sup> Afgiften var forordnet 20/4 1796 og senest ændret 13/3 1812. Den blev nedsat ved Placat af 9/5 1814, forlænget 25/4 1816, 1/4 1818, 14/6 1820, 19/6 1822 og 28/5 1824. (Schous Forordninger).

<sup>3</sup> RA, Gen.Toldk. og Komm.Koll., *Danske Forestillinger og Resolutioner 1824*, nr. 134, 25/5.

<sup>4</sup> RA, Gen.Toldk. og Komm.Koll., *Industri- og Fabrikfaget, Kopibog 10/1 1824, Cirkulære til samtlige øvrigheder i Danmark*. Her henvist til Cirkulære af 7/5 1803, Komm.Koll., *Handels- og Konsulatsfagets Sekretariat, kopibog*.

<sup>5</sup> *Handels- og Industrie-Tidende*, 1827, side 179-180 og 206-208, samt O.J. Rawert i *Statsoeconomisk Archiv I*, Kbh. 1826, side 260. Lokalhistorisk er noget af stoffet f.eks. benyttet af J.O. Bro-Jørgensen i den veldokumenterede *Svendborg Købstads Historie*, første del, andet halvbind, Svendborg 1959, side 283. Se også Bd.2, Svendborg 1960, side 765ff.

<sup>6</sup> Materialet er gennemgået for provinsens vedkommende i forbindelse med en i gangværende undersøgelse finansieret af Statens humanistiske Forskningsråd: »Baggrunden for den sene sejlskibstid - en økonomisk historisk analyse af årsagerne til opsvinget i midten af det 19. århundrede«. Hvor ikke andet er bemærket, er stoffet i det følgende hentet fra: RA, Gen.Toldk. og Komm.Koll., *Industri- og Fabrikfaget, Fabrikliester (Tabellariske Indberetninger)*, *Fabrikliester for de danske Provinser 1823-1847*, endv. RA, *Danmarks Statistik, Statistisk Bureau, Fabrik- og*

Industrietabeller 1848-1853 samt Indenrigsministeriet, 1. Dep., Journalsager 1855 nr. 383 og 1237. Industrietællingen af 1855 ligeledes bevaret sidstnævnte sted. Jfr. endv. Per Boje: Det industrielle miljø 1840-1940, Akademisk Forlag, Kbh. 1976, især p. 29ff. - Indberetningerne for et givet år indkom naturligvis først i det følgende; i teksten er overalt henvist til det år, indberetningen var gældende for.

<sup>7</sup> Udtrykket »skrivertradition« er lånt hos Olof Hasslöf, jfr. Sømand, Fisker, Skib og Værft, Rosenkilde og Bagger, Kbh. 1970, især side 86. Uden at forfalde til notepolemik skal det bemærkes, at det her og i det følgende turde fremgå, at nærværende forfatter finder det nok så frugtbart med et mere afbalanceret syn på brugen af skriftlige kilder.

<sup>8</sup> Folketælling 1834, Bregninge Sogn.

<sup>9</sup> Jfr.: Skibsbyggerlægten Møller fra Troense, Odense 1949.

<sup>10</sup> Tegningen er offentliggjort i nyere bearbejdelse i Sejlskibe, Nordiske Fartøjer, opmålt, tegnet og fotograferet af Jens Friis-Pedersen, udg. ved Anders Monrad Møller og Jens Lorentzen, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter XI, Høst & Søn 1983.

## SHIPBUILDING IN INDUSTRIAL STATISTICS 1823-1855

### *Summary*

In building up the Danish merchant fleet after the Napoleonic wars little attention at first was paid to the country's shipbuilding industry which in any case would have been unable at once to produce ships in sufficient numbers. Not until the middle of the 1820s was any interest shown in Danish shipbuilding when the government asked for annual reports from local authorities on yards, new buildings, materials used, labour force, the use of constructional drawings, etc.

The returns, which cover the period from 1823-54, provide an incomplete source of information and the quality is very variable. The reason for this is because it was based on a printed questionnaire (see illustration) which was somewhat unfortunately phrased. The question about »yards«, for example, was rather divorced from reality as in many places vessels were built in more or less temporary yards where no real record was kept of materials used. Similarly the question about permanent workers



was not particularly relevant as the labour force was hired according to the extremely variable demand. As to the question about whether they used constructional drawings the answer was either that, of course, they did or excuses or justifications were made because vessels were still built in the traditional way without any plans whatsoever.

The author argues that this material, which neither at the time nor later could be used as a basis for reliable statistics, is nevertheless an excellent point of departure for shedding light on the state of shipbuilding at the time and its close connection with the shipping trade and the state of the market. For the inadequate questionnaire, oddly enough, precisely because of such misunderstandings gave rise to extremely interesting answers. A prime point which the article makes is that one must be very grateful for incomplete historical material of this kind. Had it been better it would most certainly have been thrown away after use and it would have been impossible to get back to the actual source of the published statistics.

## KRYDSTOLDJAGT »No XXVII«

Af

HOLGER MUNCHAUS PETERSEN

*Med udgangspunkt i Christian Niensens model og opmåling af krydstoldjagt »No XXVII« giver Holger Munchaus Petersen, der er leder af Toldmuseet, en beskrivelse af krydstoldskibenes opgaver og livet ombord på »No XXVII«. Skibet kom til at virke 20 år i toldvæsenets tjeneste, men forfatteren følger fartøjet til 1955, hvor det under navnet »Hela« grundstødte og siden sank på Snave Røn.*

Christian Nielsen fortjener stor tak af sin eftertid for sin store indsats med at dokumentere danske brugsfartøjer. En af de allersmukkeste modeller, der udgik fra Christian Niensens værksted, var »No XXVII«, en krydstoldjagt.

Toldvæsenets opgave er og har altid været at opkræve den told og de afgifter, som statsmagten pålægger varehandelen. Der er altid mennesker, der vil undgå at yde deres bidrag til samfundet, og det har de bl.a. gjort ved at smugle. Toldvæsenet er derfor nødt til at kontrollere. Kontrollen har i tidens løb taget forskellige former. Den mest bemærkelsesværdige var den sejlene tjeneste. Frem til 1904 havde man således omkring 30 ualmindelig smukke og velsejlende skibe, de såkaldte krydstoldjagter. Det enkelte skibs og mandskabs opgave var at stoppe og inkvirere (undersøge) skibene, før de fik kontakt med land. Krydstoldvæsenet foretog enten en gennemgribende undersøgelse, forsegling af lugerne eller fysisk ledsagelse til havn af en krydstolder. Alt med det formål at fastholde godsets identitet og forhindre overlosning under vejs. Krydstoldvæsenets største fortjeneste lå på det forebyggende område, idet dets blotte nærvær afholdt mange fra at lave numre.

I året 1890 bestod Krydstoldvæsenets flåde af 29 jagter og 1 inspektionsfartøj. Skibene var stationeret med 3 på Vestkysten ved Fanø og Manø, de 26 havde stationer fra Skagen og ned i Østersøen,

## Krydsjagt XXVII

bygget af skibsbygmester N. F. Hansen i Odense 1890.

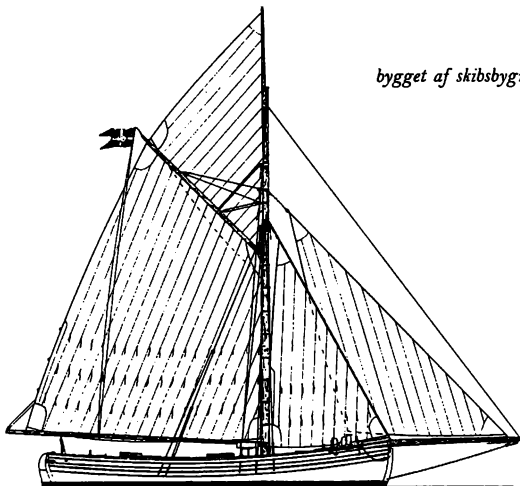
Opmåling nr. 33

Længde: 52' 6" = 16,48 m

Bredde: 15' 8" = 4,92 m

Højde: 6' 11" = 2,17 m

Dybgående: ca. 6' = 1,88 m

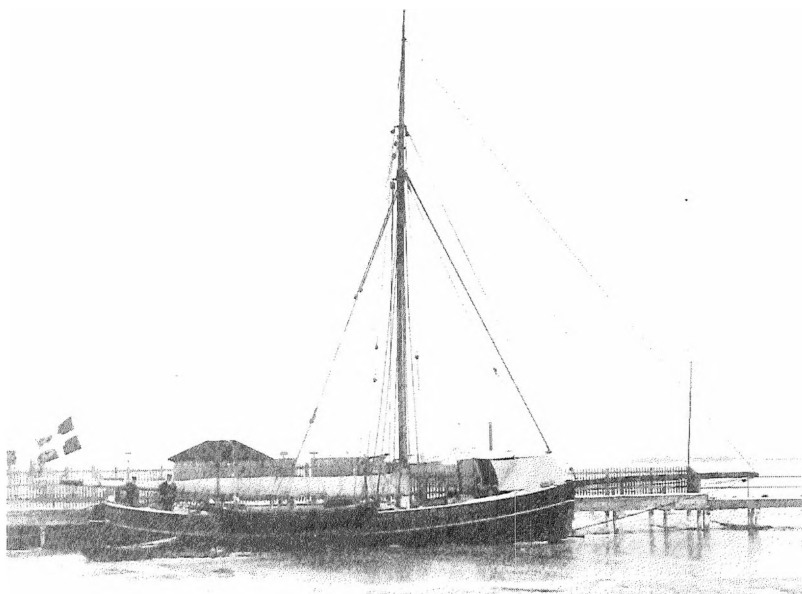


og inspektionsskonnerten »Argus« kontrollerede de enkelte fartøjers og besætningers indsats.

De enkelte skibe var sædvanligvis på deres stationer fra 1. marts til 31. december, enkelte skibe var dog på station hele året. Det enkelte skib var normalt 15-20 år i Krydstoldvæsenets tjeneste, hvorefter det blev solgt ved offentlig auktion. Derfor var der normalt tilgang af en eller to nybygninger om året til afløsning af de ældste. Skibene blev bygget af anerkendte træskibsbyggere, eksempelvis af Rasmus Dyreborg i Fåborg, der fra 1842-1853 leverede 20, E. Benzons i Nykøbing F., der leverede 5, F. Sparre i Nysted, der fra 1862-74 leverede 10 og den mest berømte af dem alle, N.F. Hansen, der fra sit værft i Kerteminde i 1876-77 leverede 4, og fra værftet i Odense 1877-99 leverede 20 fartøjer. Krydstoldinspektøren var ovenud tilfreds med nybygningerne, der blev beskrevet som »meget velsejlende og i sø gode fartøjer«, og N.F. Hansen udviste »en egen flid og omhyggelighed« ved bygningen.

I september 1890 leverede N.F. Hansen det fjortende skib fra Odenseværftet til Krydstoldvæsenet. Som alle dets søsterskibe fik

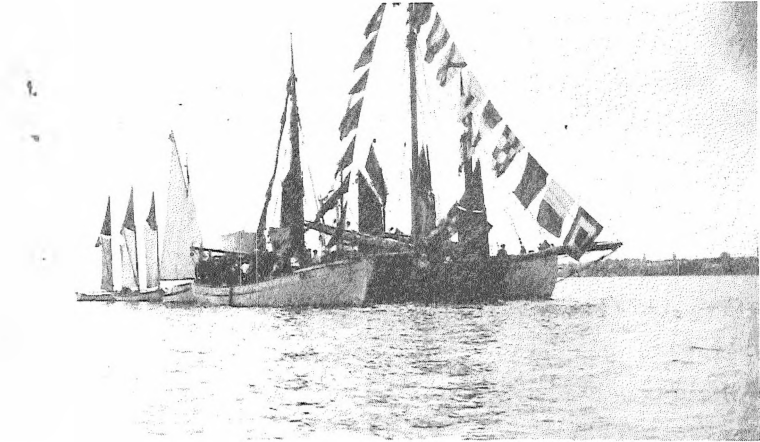




Toldvagtsskibet »Odense Fjord« på station ved »Gabet«, her lå skibet sædvanligvis fortøjet sommer og vinter. Kontakten til de skibe, der skulle undersøges, klarede man med jollen eller den store norske pram. *The Odense Fjord customs vessel, usually stationed there summer and winter. The dinghy or the large Norwegian pram was used to visit ships to be searched.*

natur ikke konstateres, derimod var de opdagede ulovligheder forsvindende få. »No XXVII«s andel af disse var heller ikke overvældende. I 1894 blev der opdaget 14 tilfælde, og det var mange i forhold til de øvrige år. Heraf havde »No XXVII« i maj og juni opdaget to tilfælde af ulovlig laden. I begge sager blev lovovertræderne idømt bøder. Det var det eneste år »No XXVII« udmærkede sig på denne måde.

Toldvæsenet på land havde ikke noget direkte med Krydstoldvæsenet at gøre. Toldstedscheferne skulle dog hvert år afgive deres mening om det nærliggende fartøjs indsats. Toldforvalteren i Køge tog denne årsberetning ganske bogstavelig, hvert år den 1. januar



»Navigationsskolen« som dommerskib ved en af de årlige kapsejladser for fiskefartøjer ved Marstal. Krydstoldjagternes smukke linier gjorde dem i øvrigt eftertragtede som lystfartøjer for velhavere. »No XXVII« var således lystfartøj under navnet »Hilaria« fra 1916-1924. *The Navigationsskolen used as judges vessel at one of the annual races for fishing vessels held at Marstal. The clean lines of revenue cutters also made them very desirable as pleasure craft for those who could afford them. No XXVII, for example, was used as such from 1916-1924, under the name Hilaria.*

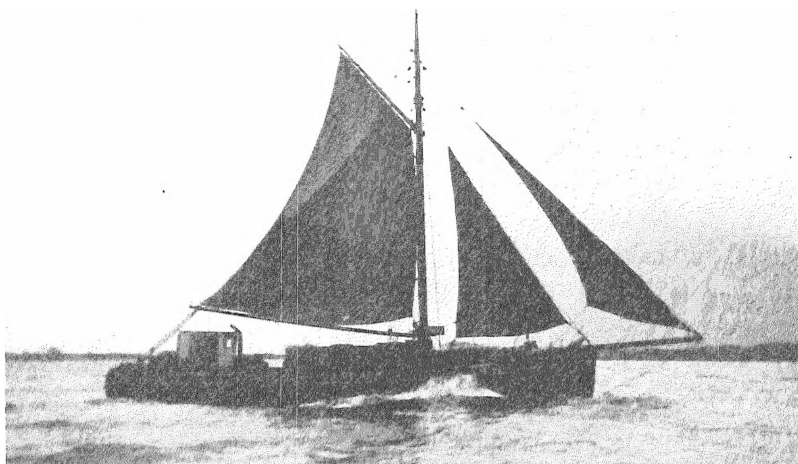
skrev han »at Toldkammeret har været særdeles tilfreds med det her stationerede krydsfartøjs virksomhed i året 189-, tillader jeg mig at indberette«. Samme tekst, samme dato, hvert år.

Efter 1899 modererede han sine udtalelser, men da var der også sket noget. Krydstoldvæsenet måtte nemlig ikke mere standse skibe for kontrol, kun skibe, der lå opankrede eller viste mistænkelig adfærd, måtte underkastes inkvirering (undersøgelse), så Toldforvalteren i Køge nøjedes med at skrive »at Toldkammeret har været tilfreds« med skibets virke i sin beretning.

Samtidig med denne indskrænkning i kontrollen begyndte en reduktion i antallet af skibe, den skete med 2 om året og betød omroking af de resterende. I 1901 blev stationen Køge Bugt nedlagt, og de hidtidige opgaver blev i stedet varetaget fra stationen Præstø



Krydstoldassistent Hans Christian Kisby født 1838 i Marstal, og pensioneret på grund af svagelighed i 1900. Kisby havde flere store interesser, bl.a. træskærerarbejder og modelskibsbygning, interesser han havde gode muligheder for at dyrke som chef på krydstoldjagterne. Hans største interesse - og last - var mad, han elskede at spise, og på krydstoldjagterne var mulighederne for kulinariske delikatesser gode. Besætningerne strakte kostpenge og diæter ved jagt og fiskeri samt købte og byttede direkte hos gårdejerne i deres distrikt. Normalt var der overskud af kostpenge, men det vides ikke, om det var tilfældet på »No XXVII« i 1896, da Kisby var chef. *Hans Christian Kisby, who was in the revenue cutter service, was born at Marstal in 1838 and retired, on grounds of ill health, in 1900. Woodcarving and building model ships were among his great interests, which he had good opportunity of indulging in as head of the revenue cutter service. But his greatest passion - and vice - was food. He adored food and there were many opportunities for culinary delights on the cutters. The crews stretched their allowances and supplemented their diet by hunting and fishing and bartering with farmers in their district. Usually there was a surplus of allowances though it is not known whether this was the case on No XXVII in 1896 when Kisby was in charge.*



Motorjagten »Skansen« af Nysted fotograferet under 2. verdenskrig. Krydstoldjagets skarpe linier fornægter sig ikke på dette billede. Linierne gjorde i øvrigt skibene mindre egnede til lastskibe. På »Skansen« blev kubikindholdet øget ved at påbygge meget store lugekarme. Pælemasten er skåret ned, og der er opbygget styrehus over maskinrummet. Den originale styring ved rotpind var på dette tidspunkt opgivet til fordel for et rat. *Skansen, a motor cutter of Nysted, photographed during the Second World War. The clean lines of the cutter, which can clearly be seen in this picture, made such vessels somewhat unsuitable as cargo vessels. The cubic capacity of Skansen was increased by the addition of large coamings. The pole mast has been cut down and a wheel-house built above the engine room. Instead of the original tiller a wheel now steers the vessel.*

Bugt, og da »No XXVII« på dette tidspunkt endnu var et fortrinligt skib, blev det flyttet til Præstø Bugt.

Foruden Køge fik nu også toldkamrene i Præstø og Stege en mening om det arbejde, som blev udført af »No XXVII«. Begge steder var man lidt mere afslappede med hensyn til indberetningens datering, de blev først dateret mellem 2. og 14. januar. Præstø kunne for året 1902 konstatere, at der var kommet 49 sejlskibe og 1 dampskib til havnen, heraf var de 32 sejlere og dampskibet ikke undersøgt, og det betegnedes under de givne forhold for tilfredsstillen-



de. Stege indberettede for 1903, at der ud af 111 ankomne skibe var de 83 ikke kontrolleret. Reaktionen herpå var: »Toldkammeret tvivler ikke om, at Krydstoldvæsenet har været virksomt i det forløbne år, men da nu fartøjer under sejl ikke må standses og inkvireres, kan man ikke skønne, om Krydstoldvæsenet har været virksomt eller ej«.

Endelig bestemte et enigt folketing i 1903, at Krydstoldvæsenet skulle nedlægges og skibene sælges.

Krydstoldvæsenets personale udførte de opgaver, der var dem pålagt. På »No XXVII« var der hvert år en besætning bestående af en krydstoldassistent = skibsfører, en krydstoldbetjent = styrmand, 2 matroser og en dreng.

Krydstoldvæsenets personale kom hovedsageligt fra Sydfyn, Ærø og i det hele taget fra øsamfundene, med undtagelse af Bornholm. Denne rekruttering kan også spores på »No XXVII«. Besætningsmedlemmerne var kun sammen et år ad gangen, efter hvert år skiltes de og blev det følgende år sat sammen med nye kolleger på andre skibe. »No XXVII« havde et par bemærkelsesværdige karakteristika. Matroserne kom næsten altid fra Nyord og havde normalt været 5-6 år i tjenesten. Drengene kom næsten lige så konstant fra Nysted. Matroser og drenge blev om bord hele året. To matroser afmønstrede dog i utide, den ene havde købt skib, og den anden skulle føre skib. Også to drenge afmønstrede i utide, den ene mistede lysten til søen, og den anden ville bare ikke mere. Disse afmønstringer var unormale for Krydstoldvæsenet i almindelighed og for »No XXVII« i særdeleshed.

Krydstoldassistenterne - skibsførerne - tegnede også et særligt mønster på »No XXVII«. Som regel var de midt i 50'erne, når de overtog posten, normalt var de ombord et år ad gangen, en enkelt dog i hele 4 år.

Krydstoldbetjentene - styrmændene - dannede også et specielt mønster. Sædvanligvis kunne de avancere til krydstoldassistent efter 6-10 års tjeneste, heraf 1-2 år på »Argus« under krydstoldinspektørens skarpe blik. De fleste krydstoldbetjente, der blev stationeret

på »No XXVII«, var kun ombord i 5 måneder, før de blev forflyttet til »Argus«. Ombord i »No XXVII« med den fredelige tilværelse havde de så chancen for at genopfriske deres lærdom og studere Toldforordning og -instruktion, så de stod godt rustet til tiden på »Argus«.

Selv om Krydstoldvæsenet blev nedlagt ved lov af 1903, kunne Toldvæsenet ikke helt undvære et fremskudt toldopsyn; i Svendborgsund, Thyborøn, ved Hals Barre og i Odense Fjord bibeholdt man toldskibe til at holde opsyn og foretage en foreløbig kontrol. Det var de bedste af krydsfartøjerne, der blev udlagt til disse opgaver, og blandt disse var »No XXVII«, der fra 1. januar 1904 blev underlagt Odense toldsted og fik en station, der omfattede indløbet til Odense Fjord, hvor alle ind- og udgående skibe skulle kontrolleres. Ved denne lejlighed ændredes fartøjets betegnelse og navn til toldvagtskibet »Odense Fjord«.

I 1909 var der af indgående skibe i Odense Fjord

674 fra udlandet og

459 fra indlandet

af udgående var der i samme år

633 til udlandet og

534 til indlandet.

Alle disse skibe havde pligt til at standse op ved toldvagtskibet. For indgående for at blive undersøgt, plomberet eller ledsaget til Odense. For udgående for at plomber og laksegl m.v. kunne kontrolleres. Selv med så mange skibe i løbet af et år lykkedes det ikke at opdage nogle ulovligheder, den sidste opdagelse fandt sted i 1880.

Det var derfor svært at argumentere for en bibeholdelse af denne kontrol, når de søfarende klagede over tidsspilde og gener ved at skulle standse op, og så kostede ordningen også penge. Toldinspektør Hassing, der var chef for Odense toldsted, udarbejdede derfor i 1910 forslag til nedlæggelse af toldvagtskibet og forandring af kontrollen, et forslag der ret omgående blev imødekommet fra Generaltolddirektoratet med virkning fra 27. december 1910.

Toldvagtskibet »Odense Fjord« var nu overflødig, og som sæd-

vanlig, når et statsskib skulle afhændes, blev det udbudt til offentlig auktion, der fandt sted den 7. april 1911 kl. 11.00.

Den højstbydende på auktionen var Simonsen & Co. med et bud på 3.400 kr., det blev telegrafisk meddelt Generaltolddirektoratet, der ligeledes pr. telegraf approberede tilbudet. Pengene blev herefter taget til indtægt i Toldkassen.

Simonsen & Co. var kun »stråmænd« for Marstal Navigations-skole, men inden dette salg var registreret i skibsregistret, overgik skibet til et partrederi bestående af:

Navigationsskolebestyrer Frederik Hansen, Marstal, 38/100 part  
Navigationsslærer Hans Jacob Christensen, Marstal 33/100 part  
Navigationsslærer Georg Carl Octavius  
Hansen, Marstal 29/100 part

Den sidstnævnte blev valgt til bestyrende reder.

Disse salg blev de første i en lang række.

Den 27. maj 1916 blev skibet solgt til fabrikant W. Brüel i Hjørring. Den 10. april 1918 solgt til direktør Frede Skaarup, København. Den 31. maj 1924 solgt til konsul Hans Rasmussen, Korsør. Den 14. juli 1924 solgt til skibsfører Lars Jørgen Nielsen, Bandholm. Den 15. juli 1925 solgt til skibsfører Karl Hjalmar Bjørn Nielsen, Bandholm. Den 22. februar 1926 solgt til partrederi mellem skibsbygger Martin Thorkild Rasmussen, Nysted 50/100 og mekaniker Christian Johansen Truelsen, Nysted 50/100. Den 18. november solgt til skibsfører Fester Peter Carlsen, Haderslev.

Carlsen kunne ikke udrede udbetalingen for skibet, og den 28. juni 1927 blev der foretaget en udlægsforretning, hvorefter skibet den 22. juli 1927 blev udbudt på tvangsauktion, men der blev kun budt 1.300 kr., så auktionen blev aflyst og en ny indkaldt til 15. august 1927, hvor købmand Sophus Jørgensen m.fl. fik skibet udlagt for 3.600 kr. som ufyldestgjorte panthavere.

Den 15. september 1928 solgt til matros, senere skibsfører Ernst Julius Rasmussen Tambour, Guldborg. Den 23. februar 1946 solgt til skibsfører Laurits Ove Thomsen, Søby (Ærø) og endelig 12. april

1948 solgt til skibsfører Christian Hansen Henriksen Christensen, Svendborg.

Skibet skiftede hjemsted flere gange, først i 1904 til Odense, 1911 til Marstal, 1916 til Snekkersten, 1925 til Nysted, 1946 til Søby og 1948 til Svendborg.

Skibets navn blev også ændret flere gange, som nævnt startede det karrieren i 1890 som »No XXVII«, i 1904 ændret til »Odense Fjord«, i 1911 til »Navigationsskolen«, i 1916 til »Hilaria«, 1925 til »Skansen« og 1948 til »Hela«.

Krydstoldjagterne var ikke som almindelige skibe optaget i skibsregistret, så første gang »No XXVII« dukkede op heri var i 1911, hvor det fik tildelt kendingsbogstaverne N R Q G, der i 1930'rne ændredes til O W Y D.

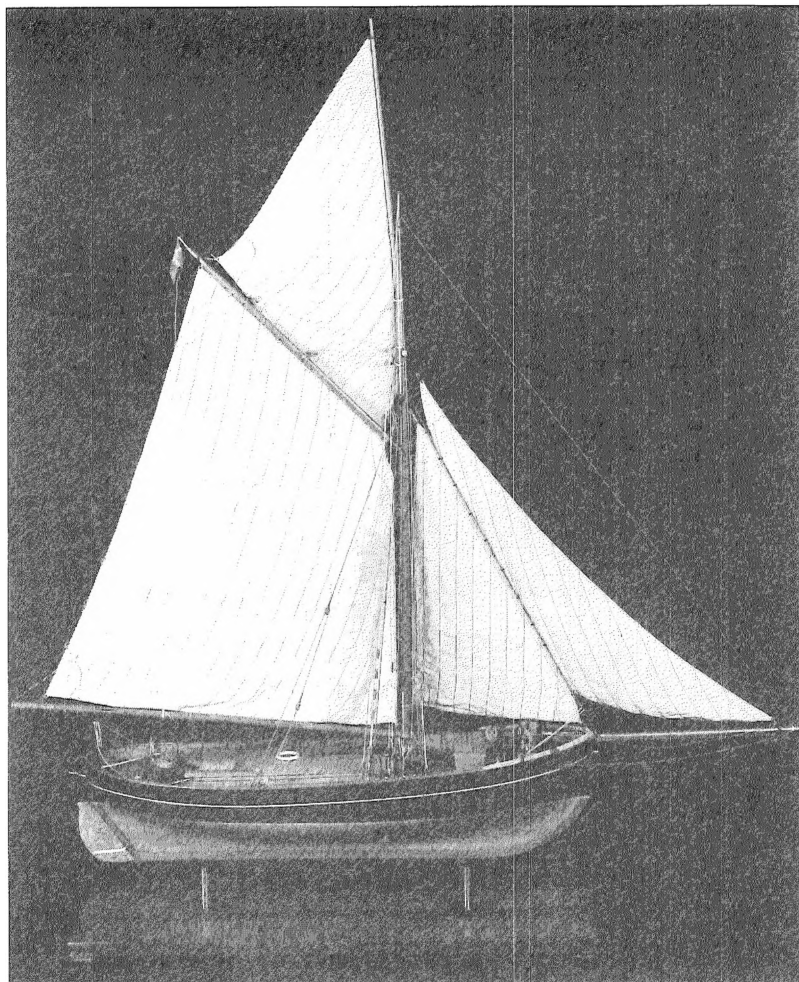
Skibet var dog målt på almindelig vis. Det skete den 9. september 1890 i Odense og beskrivelsen lød da: 1 dæk, 1 mast, glat stævn, spidsgattet agterskib, kraelbygget af eg og med fuldstændig inderklædning.

Længde på dækket	52,1 fod
Bredde	15,6 fod
Dybde	5,8 fod

Dette gav en udregnet tonnage på 27,38 bruttotons, og da der ingen fradragsberettigede rum var, blev nettotonnagen ligeledes 27,38 tons. Som »Navigationsskolen« skete ingen ændring. Først med en ommåling i august 1916 blev der foretaget fradrag for soverum til skibets fører, for folkerum, rum for kok, kabys og W.C., så nettotonnagen blev 12,55 tons. Ved installation af en encylindret 40 IHK Skandia 2 takts motor i juli 1925 blev tonnagen opmålt til 27,66 brutto og 14,95 nettotons.

Ændringen af bruttotonnagen skyldtes ved denne lejlighed, at der blev tilbygget halvruf og luge.

I september 1943 blev skibet ommålt til 27,49 brutto og 14,78 netto. Ved denne lejlighed ændredes den generelle beskrivelse til mid-delfyldig glat stævn, platgattet agterskib, og kendingsmålene i meter blev 16,35 lang x 4,90 bred x 1,82 dyb. I 1946 blev den gamle



Christian Nielsens meget smukke model af »No XXVII«, fyldt med spændende og nøjagtige detaljer. Sejlføringen var fok, klyver, storsejl og et højt topsejl. Ved bygnin-gen var der nedlagt solid håndværksmæssig kunnen. Så det var velfortjent, når skibe-ne blev rost, især for deres fantastiske sejlegenskaber. Et af skibene præsterede såle-des at krydse ind gennem Kirkegrunden ved Udbyhøj. *Nielsen's model of No XXVII, full of exciting and accurate detail. It was rigged with foresail jib, mainsail and tall topsail. Solid craftsmanship went into the building so such vessels had a well-earned reputation for their fantastic sailing abilities. One of them even managed to tack through the Kirkegrund shoals off Udbyhøj.*

Skandia motor afløst af en ny encylindret 2 takts mellemtryksmotor fra fabrikken Ideal i Fjellebroen.

Ved en mindre ombygning i 1949, hvor der anbragtes halvrufforude, blev tonnagen ændret til 27,84 brutto og 14,78 netto. Endelig i 1950 blev det ændrede maskinrum opmålt til 6 fods længde, og ruffet over dette blev målt til 1,03 tons, så skibets sidste tonnage lød på 28,87 brutto og 11,07 nettotons.

Priser er et spørgsmål om udbud og efterspørgsel, og det passer glimrende på »No XXVII«, hvis mange omsætninger giver gode beviser på skibspriser i 1. verdenskrigs gullaschperiode og i 20'ernes depressionsår, hvor hundredvis af danske træskibe blev afhændet til udlandet. Prisen var:

i 1911	3.400 kr.
i 1916	8.750 kr.
i 1918	35.000 kr.
i 1924	8.000 kr.
i 1924	6.000 kr.
i 1925	3.000 kr.
i 1926	13.000 kr. (1)
i 1926	13.500 kr.
i 1927	1.300 kr. (2)
i 1927	3.600 kr.
i 1928	3.600 kr.
i 1946	19.000 kr.
i 1948	30.000 kr. (3)

(1) Installation af motor

(2) Højeste bud på tvangsauktion, der blev forkastet

(3) Ny motor

Som »Navigationsskolen« blev det anvendt som skoleskib og under navnet »Hilaria« som lystfartøj.

Som »Skansen« og »Hela« sejlede det i fart mellem danske provinshavne med enkelte afstikkere til Tyskland, Oslofjorden og Sverige. Det gjorde sig ikke synderligt bemærket på nogen måde, det passede støt og roligt sin daglige dont, og dets uheld kan tælles på

een hånd. Det første var i oktober 1928, da det på rejse fra Rødby Havn til København med 292 sække sukker, i tåge og stille vejr løb på grund syd for Dragør og måtte have assistance af en bjergningsbåd for at komme flot, men der skete ingen større skade.

Næste gang var i september 1955 på rejse fra Herøen i Norge til Mosede syd for København med kalksalpeter. På grund af rorskade grundstødte det ved Hornbæk og måtte have assistance for at komme flot.

Tredie uheld fandt sted den 16. december 1955, da »Hela« var på rejse fra Kalundborg til Rudkøbing med superfosfat. I stille diset vejr løb det på grund af strømsætning på Snave Røn. Her sank det senere, og en stenfisker tog masten ud af vraget, der antagelig endnu står på grunden.

## KILDEFORTEGNELSE

*Robert Svalgaard*: Manuskript til en bog om Krydstoldsvæsenets historie 1824-1904.

*Christian Nielsen*: Danske bådtyper. København 1973.

*Ministerialtidende 1890-1900*. Heri Krydstoldsvæsenets årsberetninger.

*Rigsarkivet*: Krydstoldsvæsenets arkiv. Toldstedernes indberetninger. Krydstoldinspektørernes årsberetninger.

*Skibsregistret*: Bind 22 folio 193. Bind 26 folio 115. Bind 36 folio 65. Bind 54 folio 147.

*Nykøbing Falster Distriktstoldkammer*: Skibsregistreringsprotokol.

*Svendborg Distriktstoldkammer*: Læg om registrering af »Hela«.

*Odense Distriktstoldkammer*: Sag angående ansættelse af toldopsynsmænd og nedlæggelse af toldvagtskibet »Odense Fjord«.

*Toldmuseet, København*: Protokoller over Krydstoldsvæsenets personale.

*Illustrationer*:

*Fotos fra*: Jens Hansens Søfartsmuseum, Marstal. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Brian Kristensen, Esbjerg. K.F. Jespersen, København. H.J. Kisby, Marstal.

## REVENUE CUTTER NO XXVII

### *Summary*

One of the finest ship models made by Christian Nielsen is of the revenue cutter *No XXVII*. Between 1824-1903 the Danish customs service had a special sea-going section, the revenue cutter service, the duty of which was to stop, search and put under bond all vessels in Danish waters. A large number of small sloop-rigged cutters, beautiful craftsmanship and good sailers, were built for the purpose. The fleet consisted an average of thirty vessels and the majority of them were built by N.F. Hansen of Odense.

*No XXVII* was built in 1890 and stationed in Køge Bay, one of the less important stations which in 1901 was merged with Praestø Bay. When the revenue cutter service ceased to exist in 1903 most of its vessels were sold off but *No XXVII* was transferred to Odense Fjord as a stationary guard ship. This station was closed down in 1911 and the cutter sold by public auction to the navigation school at Marstal. Afterwards it changed hands and name several times, being used both as a training ship and as a pleasure boat.

In the 1920s it had several new owners. An engine was installed, the amount of sail was reduced and high hatch coamings were added for it had now been reduced to being used as an ordinary cargo vessel. It ended its days undramatically in 1955, running aground in fog.

In general the ship had a very ordinary career. It was quite simply one of that enormous number of small Danish vessels which day out and day in quietly and steadfastly carried out their duties.

It was particularly this type of vessel which Christian Nielsen was interested in and he built the model of *No XXVII* from his own drawings.



# PFINGSTBUSCH UND WEIHNACHTSBAUM IM TOPP BRAUCHTÜMLICHE ZEICHENSETZUNG AUF SCHIFFEN

Von

WOLFGANG RUDOLPH

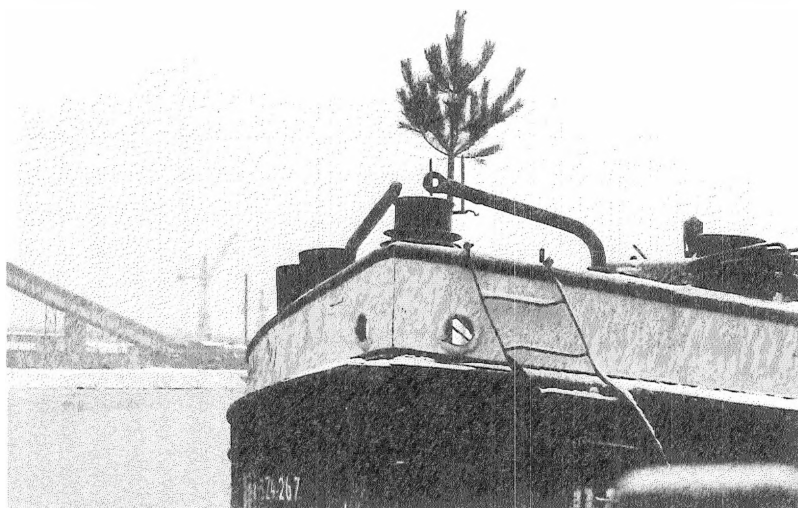
*Siden 1957 har forfatteren sammen med Reinhard Peesch gennemført en omfattende inventarisering af den maritime kultur langs Østersøens sydkyst. I artiklen fortælles om den folkelige udsmykning af fartøjerne - en tradition som de fleste ellers bedst kender fra Middelhavet.*

Wer vor fünfzig oder sechzig Jahren das Mittelmeer befuhr, war erstaunt darüber, wieviel brauchtümliche Zeichen an den Booten und Schiffen in den vielen kleinen Häfen dort zu finden waren. Mehrere gute Hinweise in »Mariner's Mirror« sowie Zeichnungen und Dokumentarfotos in Sammelwerken geben beredte Kunde davon<sup>1</sup>. An Nordeuropas Küsten, zwischen der Bretagne und Karelien, sah es in dieser Hinsicht etwas weniger bunt und auch nicht so vielfältig aus. Leider gibt es dazu nur ganz spärliche Nachrichten in der Fachliteratur, wenn man von den Arbeiten über die künstlerisch verzierten Windfahnen der Fischerboote vom Oderhaff und vom Kurischen Haff absieht, die hier ebenso unberücksichtigt bleiben wie traditionelle einfachte Flaggensignale von der Art des »Blauen Peter«<sup>2</sup>. Hier wird der Bestand an volkstümlischen Bootszeichen der südlichen Ostseeküste in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg beschrieben. Die Fragen zu diesem Thema gehörten zum Programm der systematischen maritim-volkskundlichen Inventarisierung, die in dieser Region ab 1957 von Reinhard Peesch und Wolfgang Rudolph im Auftrag der Akademie der Wissenschaften der DDR durchgeführt wurde. Es handelt sich um einen kleinen Bestand: wir



Maibusch auf Fischerbooten: Kölpinsee auf Usedom 1962. Foto von Wolfgang Rudolph. *Majrønt på fiskerbåde. Foto: Wolfgang Rudolph.*

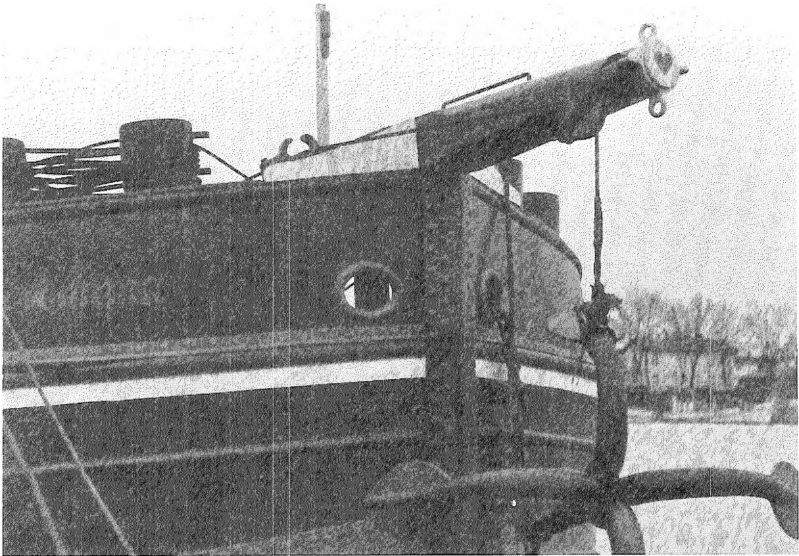
haben es nur noch mit acht Zeichen zu tun, die sich hinsichtlich ihrer Anordnung am Schiff drei Stellen zuweisen lassen: dem Mast, dem Steven (und Bug) sowie dem Ruderhaus. Am Mast, präzise: im Topp, wird in den historischen Landschaften Schleswig-Holstein, Mecklenburg und Vorpommern noch heute zu Pfingsten, gelegentlich auch bereits am Himmelfahrtstage, ein »Maibusch« oder »Pfingstbusch« aus frischen Birken- oder Buchenzweigen gesetzt. In den genannten Landschaften ließ sich dieser Brauch im Beobachtungszeitraum nur noch an kleineren Fahrzeugen wahrnehmen: in erster Linie bei Fischerbooten (Abb.1), vereinzelt aber auch an kleinen Frachtfahrzeugen. Daß der Schmuck der Masten und Rahnocken mit Pfingstgrün früher auch in der deutschen Großschiffahrt üblich war, belegt ein Zitat von 1897 für ein Bremer Vollschiff<sup>3</sup>. Entsprechender Pfingstschmuck an Fischerbooten ist



Weihnachtsbaum am Kahnstevn: Berlin 1970. Foto von Wolfgang Rudolph. *Juletræ i stævnen på en flodpram. Foto: Wolfgang Rudolph.*

übrigens auch für die litauische und kurische Bevölkerung am Kurischen Haff belegt.

Könnte es sich beim Pfingstbusch auf Schiffsfahrzeugen um ein schon relativ altes Brauchzeichen handeln, so dürfte das Setzen eines Weihnachtsbaumes im Masttopp in unserer Region erst verhältnismäßig jungen Datums sein - in Anbetracht der Tatsache, daß sich der Weihnachtsbaum in deutschen Haushalten ja auch erst seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eingebürgert hat. Seit den zwanziger, dreißiger Jahren ist aus dem Bereich der Binnenschifffahrt im Oder- und Elberegion der Schmuck von Kahnstevnen mit Fichten- oder Kiefernzweigen belegt (Abb.2). 1934 zeigten sich im Hamburger Hafen die dort an den Landungsbrücken von St. Pauli liegenden Seeschlepper so geschmückt. Ob sich dieser Brauch von den Binnenhäfen zur Küste hin ausgebreitet hat? Weih-



Herz am Bugsprit: Lauterbach auf Rügen 1957. Foto von Wolfgang Rudolph. *Hjer-  
te på bousprydet. Foto: Wolfgang Rudolph.*

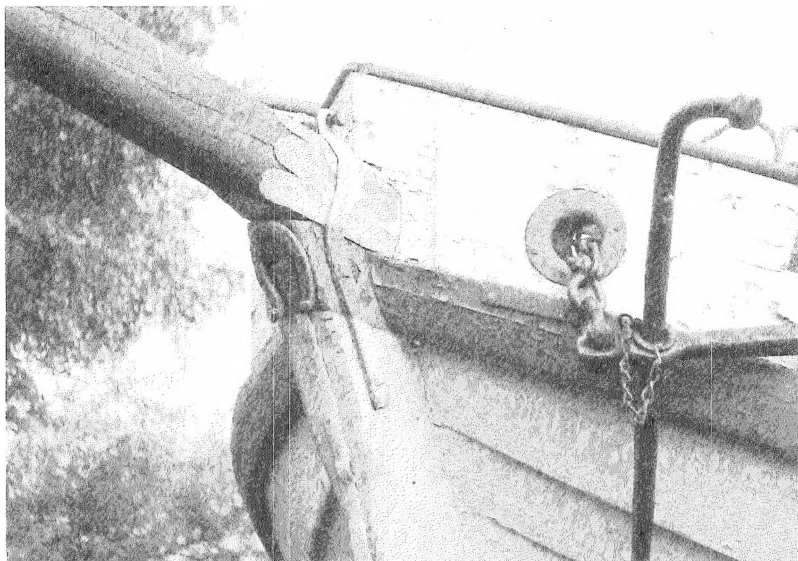
nachten 1981 hatten im Rostocker Stadthafen 11 von 17 dort liegenden Schiffen einem »Tannenbaum« gesetzt, in Warnemünde 4 von 29 Fischkuttern<sup>4</sup>. Einige dieser Bäumchen waren elektrisch beleuchtet. Außer am Mast konnte man dieses Zeichen auch auf dem Ruderhausdach sowie im Nock der Kommandobrücke finden.

In der kleinen Küstenschiffahrt und in der Binnenschiffahrt auf Oder, Havel und Spree waren während unserer Inventarisierung noch vier weitere brauchwürdige Schiffszeichen festzustellen: Herz (gemalt, in roter Farbe auf weißem Grund), vierblättriges Kleeblatt (geschnitten, grün ausgemalt), achtzackiger Stern (aus poliertem Blech) sowie Hufeisen - uns gegenüber sämtlich als »Glückszeichen« angegeben. Angebracht waren sie am Vorsteven oder an Bordwand außen am Bug (Abb.3 und 4). Die Hufeisen fanden sich mitunter (zum Beispiel auf einem Hiddenseer Fischkutter) aus im

Schiffsinneren am Vorsteven befestigt. Die Kleeblätter waren Bestandteil eines geschnitzten Namensbrettes. Einige dieser Zeichen erwiesen sich als alt, so daß man wohl nicht fehlt geht in der Annahme, daß dieses Brauchtum im Küstengebiet der südlichen Ostsee und auf den Flüssen Oder, Havel und Spree zumindest seit Anfang des 20. Jahrhunderts belegbar ist.

»De Swanz von'n Haifisch würd an'n Klüverboom nagelt - dat wier dat Teeken: dat is'n Langreisschipp«. Nur dieser Beleg, aus der alten mecklenburgischen Segelschiffahrt des 19. Jahrhunderts, findet sich bei Richard Wossidlo; Pfingstbusch und Weihnachtsbaum im Topp wurden von ihm nicht erwähnt<sup>5</sup>. Das Zeichen der heute meist am Flaggstockknauf festgenagelten Haifischflosse ist für die Rostocker Handelsschiffahrt, vornehmlich für die Einheiten in der Afrikafahrt, noch durchaus aktuell. Ebenso aktuell war in den fünfziger Jahren auf den Fahrzeugen der Rostocker Hochseefischerei die Befestigung von Thunfischflossen im Topp des Vormastes.

Schließlich erhielten wir bei unserer Befragung noch Kenntnis über die frühere, freilich örtlich eng begrenzte Verwendung eines Zeichens, das für die Gruppen der Brauchträger große emotionelle Bedeutung besaß: das christliche Kreuz, das - aus Metall, im Masttopp über der Windfahne angebracht oder im Ruderhaus aufgehängt - nur von den Angehörigen zweier Religionsgruppen zeichenhaft gesetzt wurde: von den Alt-Lutheranern am Ostufer des Oderhaffs, sowie von den katholischen Fischern und Schiffern der Küste zwischen den Hafenstädten Puck (früher Putzig) und Braniewo (früher Braunsberg), die (vor 1945) sowohl deutscher als auch kaschubischer Nationalität waren. Die Alt-Lutheraner hatten sich nach 1836 von der offiziellen »uniierten« Staatskirche des Königreiches Preußen abgespalten. Am Oderhaff wohnten die Fischer und Seefahrer dieser Glaubensgruppe vornehmlich in den Dörfern Sager, Gaulitz und Paulsdorf sowie in der Hafenstadt Wollin (heute Wolin). Die deutschen und kaschubischen Katholiken bewohnten in der südlichen Ostseeküstenregion einen geschlossenen Strand-



Hufeisen am Steven: Anklam 1962. Foto von Wolfgang Rudolph. *Hestesko ved stævenen. Foto: Wolfgang Rudolph.*

streifen zwischen den Flüssen Leba und Passarge (Parseka) und bildeten eine religiöse Minderheit unter der mehrheitlich evangelisch-lutherischen Küstenbevölkerung im ehemaligen Deutschland. Im Zusammenhang mit dieser Zeichensetzung des Kreuzes wirkt es auffällig, daß bei den kurischen und litauischen Fischern am Kurischen Haff, die in großer Zahl den »Surimkininkern«, einer sehr aktiven Erweckungsbewegung, angehörten, das christliche Kreuz im Masttopp der Fischerboote fehlte. Der Kenner der Verhältnisse weiß jedoch, daß diese Sekte jegliche zeichenhafte konfessionelle Auffälligkeit strikt ablehnte, und beispielsweise anfangs sogar den Weihnachtsbaum als ein unerwünschtes »goldnes Kalb« ablehnte.

## Anmerkungen:

<sup>1</sup> The Mariner's Mirror 12(1926) über Malta, und 15(1929) über die Adria. Ferner: James Hornell, Survivals of the Use of Oculi in Modern Boats, in: Journal of the Royal Anthropological Institute 53(1923) und 68(1938).

<sup>2</sup> Dazu Hans Woede, Wimpel der Kurenkähne, Würzburg 1965.

<sup>3</sup> Eugenie Rosenberger, Auf großer Fahrt, Berlin 1899, S.348.

<sup>4</sup> Diese Zahlen verdanke ich ebenso wie die Belege über das Zeichen der Haifisch- bzw. Thunfischflosse Herrn Wolfgang Steusloff, Warnemünde. Henning Henningsen wies mich auf einen Holzschnitt von A. Roessler hin, der 1893 auf Schiffen in einem (nicht bezeichneten) Hafen Weihnachtsbäume in den Toppen zeigt.

<sup>5</sup> Richard Wossidlo, Reise, Quartier, in Gottes Naam, Rostock<sup>7</sup> 1959, S.257.

## PINSEGRØNT OG JULETRÆ I MASTETOPPEN FOLKELIG UDSMYKNING PÅ FARTØJER PÅ DEN SYDLIGE ØSTERSØKYST

### *Resumé*

I søfartslitteraturen har man hidtil hovedsagelig kun behandlet den traditionsrige og brogede udsmykning på og af både og skibe i Middelhavets mange små havne. Derfor skal her gives en kort beskrivelse af folkelige bådudsmykninger på den sydlige Østersøkyst, Oderhaff og Kurisches Haff i tiden efter 2. verdenskrig. Disse spørgsmål hørte til programmet på den systematiske inventarisering i maritime samfund, som i denne region blev foretaget for Akademie der Wissenschaften der DDR af R. Peesch og denne artikels forfatter fra 1957.

Som et resultat af undersøgelserne registrerede man brug af otte former for dekoration, der blev anbragt på masten, i stævnen og ved styrehuset. En relativ gammel skik var at anbringe majrgrønt eller pinsegrønt, friske birke- og bøgegrene, i mastetoppen på mindre fartøjer, hyppigst på fiskerbåde. Skikken var udbredt i Slesvig-Holsten, Mecklenburg, Forpommern såvel som blandt befolkningen ved Kurisches Haff. Af forholdsvis ny dato var det derimod at anbringe et juletræ i mastetoppen. Siden 1920'erne og 30'erne brugte man at sætte grene af nåletræ i stævnen på flodpramme i Oder og Elbesystemerne. I julen 1981 havde 11 ud af 17 skibe i havnen i Rostock sat et »juletræ«, i Warnemünde var 4 af 29 fiskekuttere pyntede på denne måde.

På både og småskibe i kyst- og flodfarten fandt man fire motiver gentaget på fartøjerne. Det var hjertet, malet rødt på hvid bund, firkløveret, skåret ind i navnebræt-

tet og malet grønt, den ottetakkede stjerne klippet ud i blankt blik samt hesteskoen. Alle disse symboler skulle bringe lykke, og de blev anbragt indvendig eller udvendig på skibet, ofte i stævnen. Brugen af disse motiver kan dokumenteres fra begyndelsen af 1900-årene.

På de oceangående fiskefartøjer var det i 1950'erne almindeligt, at man naglede finnen af en tunfisk til fortoppen, og også i dag kan man se en fiskefinne på flagknappen i store fragtskibe fra Rostock.

At sætte et kors af metal enten over vindfløjen eller hænge det op i styrehuset blev kun brugt af to grupper af den religiøse kystbefolkning, nemlig gammel-lutheranerne øst for Oderhaff samt af de katolske fiskere og skippere på kysten mellem Puck (Putzig) og Braniewo (Braunsberg).



# AMERICA, ARGUS OG NIELS

## Om en berømt amerikansk skonnerts indflydelse på dansk skibsbygningskunst

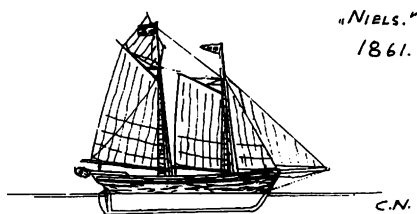
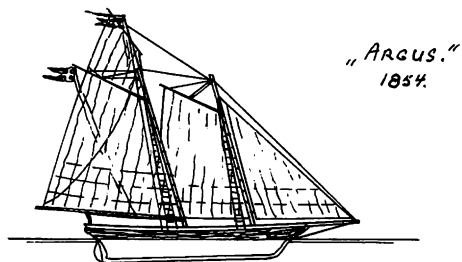
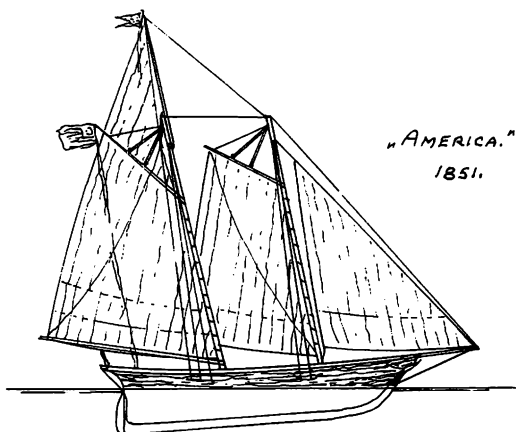
Af  
MAX VINNER

*Max Vinner er velkendt blandt træskibsejere blandt andet gennem sin virksomhed som redaktør for T.S.-bladet. Max Vinner har desuden i mange år været en af hovedmændene i bådlauget, der sejler med Nordlandsbåden »Rana«, hvor man gennem sejladsforsøg har indvundet nye erfaringer vedrørende sejlegenskaberne hos vikingetidens fartøjer. Christian Nielsen var meget interesseret i de 3 omtalte fartøjers fælles træk, og Max Vinner har i sin artikel samlet og udnyttet Christians notater, optegnelser, skitser og tegninger.*

### GEORG STEERS, NEW YORK

Frihedskrig, almindelig krig, slavehandel, sørøveri og smugleri; det unge Amerikas historie var fuld af gode påskud til at udvikle hurtigsejlende skibe til brug både på den legale og illegale side af loven og retfærdighed! Via Royal Navy, som havde haft sit besvær med at indfange disse amerikanske »hartloper«, nåede rygterne om deres præstationer de engelske sejlsmænd, der selv mente, at intet kunne sejle hurtigere end deres bedste både. For at få bekræftet dette var de interesseret i en international match, og lejligheden kom med den første verdensudstilling i England 1851. Der blev sendt en invitation til New York Yacht Club, og da de fleste større engelske yachter var skonnertriggede, og da man kendte New York-lodsskonnerternes berømmelse, blev det foreslået som »eminently fitting«, hvis amerikanerne ville sende sådan en til England.

I Amerika var interessen ikke mindre. Man havde faktisk allerede i 1839 bygget landets første egentlige yacht, en 96' skonnert »Onkay« til dette formål. Men det var godt, at den ikke blev sendt af sted, for selv om den var ekstrem hurtig, var den også ekstrem usø-



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Fod.

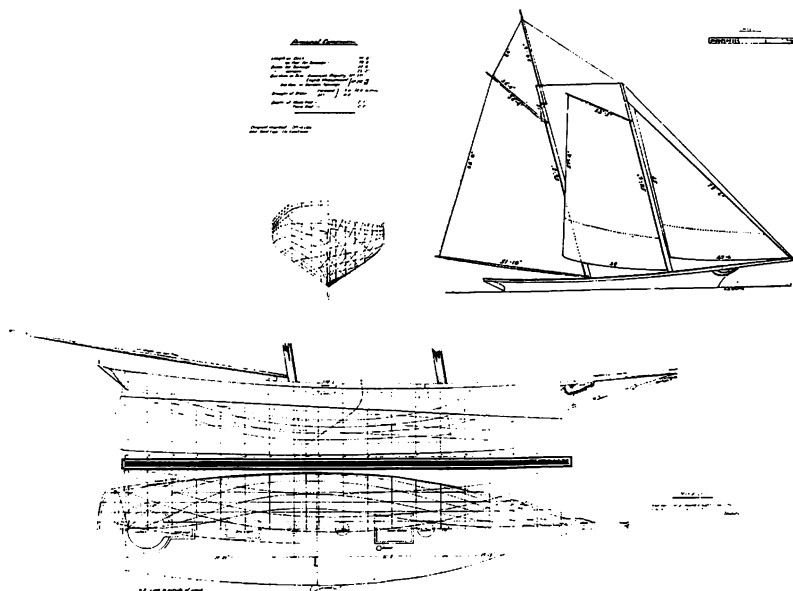
Tegning udført af konservator Christian Nielsen. *Drawing by Christian Nielsen, formerly conservator at the Danish Maritime Museum.*

dygtig, hvilket førte til, at den forliste i West Indien 1848 som orlogsskib, fordi den var blevet for tungt armeret. »Onkahye«s første ejer hed John C. Stevens, og han fik nu den unge konstruktør Georg Steers til at skabe ham en ny skonnert »Gimcrack« (»nytteløs«) på 51'. Den blev imidlertid ikke nogen succes; den eneste grund til at den er gået over i historien er faktisk, at New York Yacht Club blev stiftet om bord den 30. juli 1844 med netop John C. Stevens som formand.

Da den engelske udfordring kom, mente Stevens, at det var bedre at samle penge ind til at bygge en ny båd for, end at sende en af de eksisterende lodsskonnerter. Som konstruktør havde han valget mellem de to mest berømte i New York og Boston, som på dette tidspunkt var de eneste steder, hvor der byggedes yachter i Amerika. I Boston havde en ung dansker Ludvig Vind (»Louis Winde«) æren af at være staternes første professionelle yachtskonstruktør. Han var oprindeligt udlært som skibsbygger i Danmark og havde flere vellykkede både bag sig. Hans mesterstykke var »Coquette« på ca. 70'. Den havde bl.a. slået Steven-familiens gigantiske sænkekølskutter »Maria« på 110', som indtil da blev regnet for Amerikas hurtigste fartøj.

Georg Steers var født i 1820 som søn af en udvandret engelsk skibsbygger, der havde slået sig ned i New York. Før Georg var 20, havde han allerede flere vellykkede fartøjer bag sig, og i 1849 lykkedes det ham at skabe den hidtil hurtigste lodsskonnerter »Mary Taylor«. Dette og så det faktum, at Stevens kendte ham fra »Gimcrack«, var nok årsagen til, at Stevens valgte den lokale mand til den vigtige opgave, det var, at udforme modellen til yachten, der skulle møde den engelske udfordring.

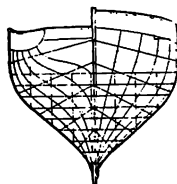
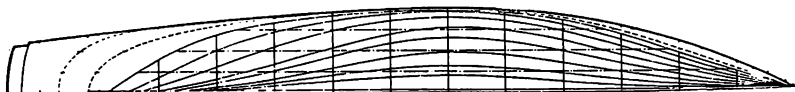
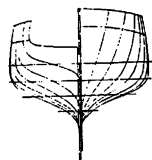
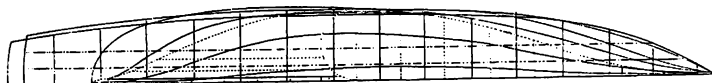
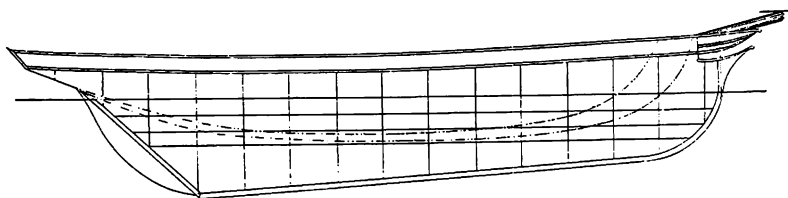
På et tidligt tidspunkt var det blevet bestemt, at skonnerten skulle hedde »America«. Selve byggeentreprisen blev givet til skibsbygger W.H. Brown, hos hvem Steers var ansat som formand. Hele formålet med projektet var økonomisk gevinst ved at vinde væddemål i England, så der er ikke noget at sige til, at byggekontrakten også var affattet som et væddemål: Byggesummen på 30.000 dollars skulle



»America«. Linietegningen er fra det engelske admiralitets opmåling 1851-52. (H.I. Chapelle: *The History of American Sailing Ships*). Sejltegningen er den originale fra sejlmager Wilson i Port Jefferson. (H.L. Stone: *The America's Cup Races*). *America. Sheer draught from the English Admiralty's survey, 1851-52.* (H.I. Chapelle: *The History of American Sailing Ships*). *The sail plan is the original one from the sailmaker, Wilson of Port Jefferson.* (H.L. Stone: *The America's Cup Races*).

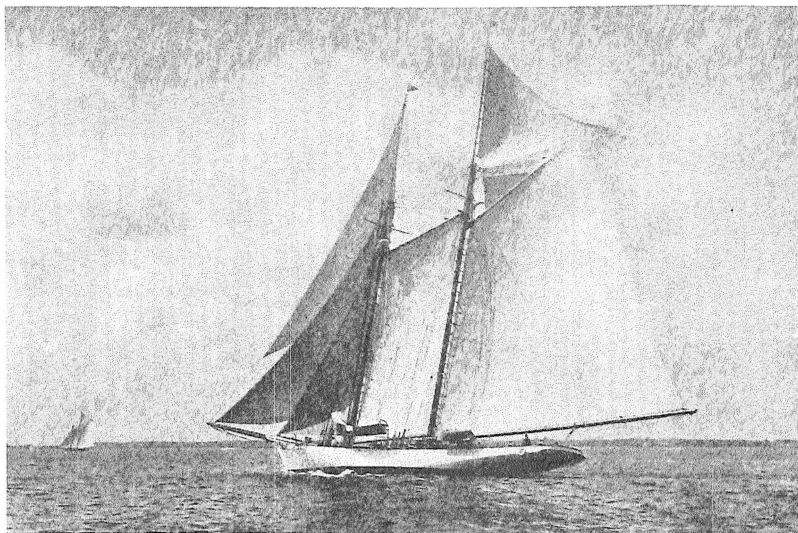
først komme til udbetaling, når to betingelser var opfyldt. For det første skulle skonnerten være den hurtigste båd i Amerika, og for det andet skulle den kunne slå alle engelske yachter. I modsat fald kunne Stevens returnere den til Brown uden betaling! En meget »amerikansk« kontrakt må man sige.

»America« skulle være klar 1. april 1851, men blev først søsat 3. maj. Den 24. maj havde syndikatet fået kolde fødder, da det var åbenbart, at Brown trak tiden ud, og de købte båden af ham, som den var, for 20.000 dollars kontant. Først 18. juni var den klar til sin første prøvesejlads med den førnævnte sænkekølskutter »Maria«,



Skonnerten »Titania« og kutteren »Volante« var englændernes mest avancerede yachter i 1851. (Fra artikel af O. Benzon i «Hvide Sejl» 1948, red. Einar Olufson).

*The schooner Titania and the cutter Volante, the two best English yachts in 1851. (From an article by O. Benzon in Hvide Sejl (White Sails) 1948, ed. Einar Olufson).*



*»America« efter den sidste ombygning i 1885. (H.L. Stone: The America's Cup Races). America after its final refitment in 1885. (H.L. Stone: The America's Cup Races).*

der slog den overlegent. Hermed var det klart, at den første betingelse i byggekontrakten ikke var opfyldt, og Brown har nok været glad for sine 20.000!

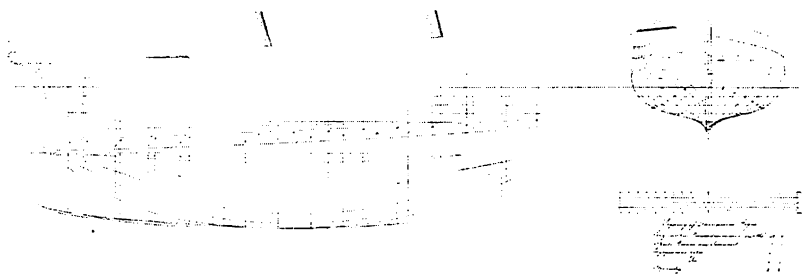
Hvad havde konsortiet så fået for sine penge? En mellemstor skonnert på 101' med en vandlinie på 90'3" og en bredde på 23'. Tonnagen var 171 tons efter amerikansk måling og 210 efter engelsk. Skrogets linier var karakteristiske ved en meget langstrakt og hul indgang, en slank og meget flad midtskibssektion og et langt udløb, der var en smule fyldigere end forskibet. Største bredde var lidt agter for midtskibs. Profilen var med underløben stævn og en del styrlastig med dybgang 6' for og 11' agter. Bundrejsningen midtskibs var 35°, og bunden var ret over flere spanter uden hulning ud eller ind fra spunningen og op til slaget (den buede overgang fra bund til skibsside), som lå helt oppe i flydevandlinien. Herved fremkom en stor plade, som skibet kunne læne sig op ad ved krængning.

Det gav stabilitet, samtidig med at den våde overflade var reduceret til den rette flades minimum. Alt i alt var der tale om en meget stiv båd, som sejlede med en meget moderat krængning og tilsyneladende først mødte søen midt mellem masterne, for først der så man bovølgen.

»America« blev ikke bygget efter tegning, men efter model, så de eksisterende linietegninger er fremkommet efter opmålinger af selve skonnerten. Den her gengivne er efter den første opmåling, som det engelske admiralitet lod udføre ved Portsmouth Dockyard uden Stevens eller andre amerikaneres vidende - altså ren spionage! De øvrige opmålinger og tegninger er af forskellig kvalitet og varierer en del indbyrdes.

Hvad der imidlertid skulle vække mest opsigt i England, var ikke skroglinierne men »America«s rig. Sejlarealet til kapsejlad var 5260 kvadratrod = 490 m<sup>2</sup> fordelt på storsejl, forsejl og stagesejl, der som alle amerikanske sejl var syet af tæt vævet bomuld og skåret meget fladt. Storsejlets underlig var lidset til en bom på 53' (16,2 m). Senere fik også stagejlet en bom på lidset underliget, men forsejlet (som amerikanerne kalder det, vi ville nok kalde det »skonnertsejlet«) havde ingen bom, så det kunne overlappende storsejlet. Sejlene førtes på to parallelle master, der hang hele 12° agterover. Formasten var kullet som på alle amerikanske lodsskonnerter, men stormasten førte en lille løs stang, hvorpå der kunne sættes et mindre trekantet topsejl.

Den almindelige fordom omkring »America« hævder, at yachten var revolutionær, og at dens konstruktør var en genial nytænkter, der havde gjort oprør mod den gamle skrogform »cod's head and mackerel tail«, hvor skroglinierne er meget fyldige forude, og største bredde ligger foran for midtskibs, hvorved udløbet bliver langstrakt som en fiskehale. Det er imidlertid ikke korrekt! Det oprør havde fundet sted lang tid før ikke blot i Amerika, hvor mange skonnerter før 1850 var bygget med skarp og hul indgang og største bredde agter for midtskibs, men også i Europa. I 1794 erobrede englænderne således en stor fransk fregat »Pomone« (44) på 1239 tons med denne



Byggetegning til »Argus«. (Handels- og Søfartsmuseet). *Design for the Argus. (Danish Maritime Museum).*

skrogform, og den blev prototype for de svære engelske fregatter i Napoleonskrigene. Desuden havde Scott-Russel fremsat sin bølgenieteori i England og fået skonnerten »Titania« bygget efter den, nogle år før »America« nåede frem. Og endelig må det nævnes, at flere af de nyere engelske yachter, der kom til at kæmpe mod amerikaneren, rent faktisk ikke var torskehoveder med makrelhale jævnfør linietegningen af »Volante« fra 1851.

Hvad de flade sejl af bomuld angår, så havde den slags været i brug i Amerika i henved 100 år og underligere havde været lidset til bommene i hvert fald siden sidst i 1820'rne.

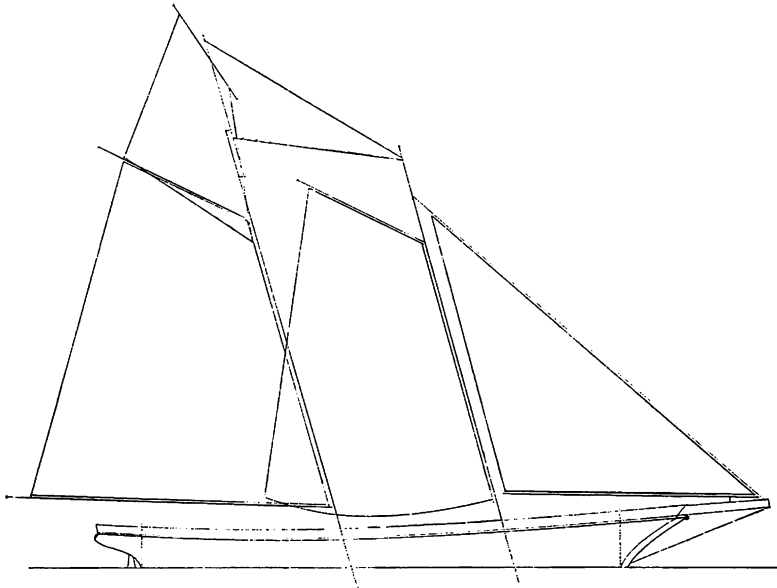
Efter en heldig, men ikke rekorddagtig, overfart fra Sandy Hook til Le Havre på 20 dage, dukkede »America« op i farvandet ud for Cowes om morgenen den 1. august 1851 i fuldt kapsejladstrim med de store racingsejl, som var slået under i Le Havre. Under indsejlingen mødte »America« en af Englands bedste bidevindsejlere, kutteren »Laverock«, som udfordrede amerikaneren til en gratis dyst de 6-7 miles kryds det sidste stykke til havnen. Det er siden blevet hævdet både fra engelsk og amerikansk side, at Commodore (som han nu blev kaldt) John C. Stevens var en stor sportsmand, fordi han modtog udfordringen »and let her go«. Men han var snarere en stor



idiot, der i bogstaveligste forstand begik en kapitalbrøler. »America«s sejr blev nemlig så stor, at det fremover blev umuligt at arrangere væddemål med de engelske yachter, således at formålet med hele ekspeditionen med et slag var forskertset. Sejren skyldtes ikke blot, at skonnerten var større i tonnage, men især de flade tæt vævede sejl, som tillod den at ligge næsten 1 streg (11°) højere mod vinden og endda gå større fart end »Laverock« hvis løstvævede hampe-sejl var meget posede og med løs bomlig, idet englænderne mente, at der skulle stor bugt i sejlene, for at få dem til at trække. Nu viste det sig imidlertid tydeligt, at de posede sejl gav større krængning og mindre fremdrift.

Stevens tilbød nu at sejle en match mod en hvilken som helst engelsk skonnert; en udfordring som han siden udvidede til at inkludere kuttere, men flere uger gik uden reaktion, siger de amerikanske kilder. De har glemte, at udfordringen faktisk blev taget op af et »beachcompany« i Great Yarmouth, der ejede den 75'x12' beach-yawl »Reindeer« bygget 1838 af Jermyn fra Yarmouth. Disse beach-yawls var utroligt hurtige både rigget med to store luggersejl, som fiskerne bl.a. brugte til at sejle med turister og forsyninger til de mange ankerligere på Yarmouth Roads (ikke mindst »Home Fleet«). »Reindeer«s fart var målt til 16 knob med vinden tværs, og mr. Stevens udsending blev så overrasket over at erfare dette, at han afslog væddemålet på 200 pund med den begrundelse, at yawlen var en åben brugsbåd og ikke en yacht ejet af en gentleman. Siden, da den amerikanske udfordring blev udstrakt til at gælde et hvilket som helst engelsk sejlskib, blev summen hævet til 1000 pund, en sum som Stevens var sikker på kun var for gentlemen!

Der blev dog arrangeret en match til et så ringe beløb som 100 pund med den omtalte bøgelinieskonnert »Titania«, men inden »America« vandt dem, fandt den berømte sejlads rundt om øen Wright sted den 22. august, hvor »America« var indbudt til at sejle mod 17 af de bedste engelske yachter uden respit. Præmien var en aldeles gyselig pokal i tidens stil til en værdi af 100 guineas. Resultatet blev, at »America« vandt sin berømte sejr i et farvand, der med



»Argus« med oprindelig rig. (Handels- og Søfartsmuseet). *Argus as originally rigged.*  
(*Danish Maritime Museum*).

tidevand og lokale vindspring ellers favoriserede de stedkendte englændere.

Det gik hårdest ud over englænderne på krydset fra the Nab til Sct. Catarine's Point af samme grund som nævnt i forbindelse med »Laverock«. »America« havde i øvrigt øget sit sejlareal til denne vigtige sejlads, idet man havde bestilt en løs klyverbom og en klyver hos brødrene Ratsey, hvor amerikanerne tro mod deres »style« havde væddet prisen kvit eller dobbelt på, at de blev første båd i mål. Da de nåede Sct. Catarine's som første båd, knækkede bommen, og sejlet gik i søen, hvilket fik skipperen Dick Brown til at bemærke, at det var godt det samme, da sådant et sejl alligevel ikke hjalp »America« fremad på kryds.

Men dette ubrugelige sejl, den afskyelige pokal til de 100 guineas

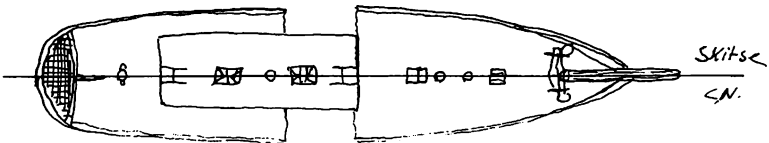
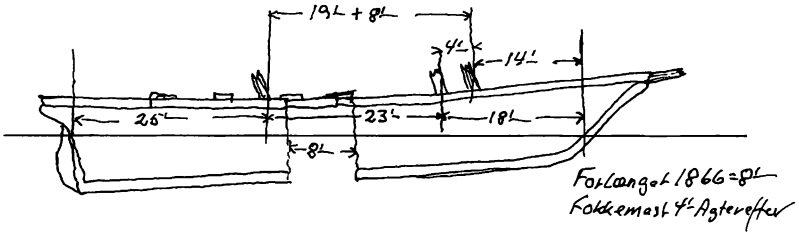
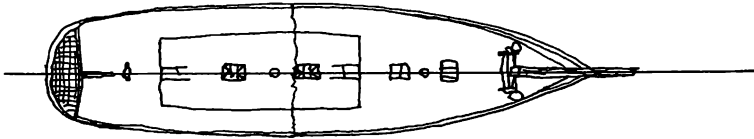
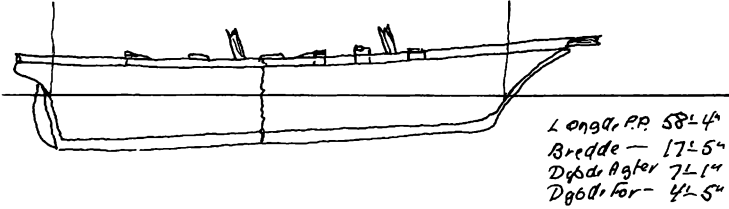
og de 100 pund fra matchen med »Titania« skulle blive det eneste, »America« tjente ved kapsejls i England. Efter sejren ved Wright var væddemål helt umulige og hele kampagnen økonomisk ruineret. Der var ikke andet for end at sælge båden for 25.000 dollars og drage hjem med æren og 100 guineas-gyset i behold.

Den, der havde mest ud af turen, var nok Georg Steers. Da han kom hjem, begyndte ordrerne at strømme ind, og før sin alt for tidlige død som 36-årig havde han tegnet endnu 6-7 skonnerter, den berømte teklipper »Sunny South« og en dampfregat til US-Navy.

»America«s ny ejer startede helt ubegribeligt med at skære 5' af skonnertens master, hvilket omgående sendte den ned midt blandt de engelske fartøjer. Den tabte nu til modstandere, som den havde slået ved Wright, og vandt kun en lidet meriterende sejr over den 280 tons skonnert »Sverige«, fordi denne, da den førte løbet, knækkede sin storgaffel. »America« var i det hele taget ikke mere nogen succes og skiftede gang på gang ejer til stadig lavere pris. I 1859 blev den ombygget på Pitcher's værft i Nordfleet. Masterne blev rettet op, der kom bom under skonnertsejlet, fortop på fokkemasten, og det enlige stagejyl blev delt op i to mere praktiske.

Skonnertens videre historie indeholder ikke uinteressante detaljer. Bl.a. optrådte den som kaper på begge sider under den amerikanske borgerkrig, hvor den i Nordstaternes tjeneste under navnet »Memphis« fangede den berømte sydstats-kaperskonnert »David Crockett«. Som tak for dette og for afskæringen af en anden kaper »Tacory« blev »Memphis« efter krigen atter restaureret til sit oprindelige udseende og gendøbt »America«. Og som sådan udførte den sit sidste glansnummer 8. august 1870, da englænderne for første gang forsøgte at generobre »America-pokalen« ved at lade skonnerten »Cambria« sejle mod ikke mindre end 23 amerikanske skonnerter, deriblandt »America«. Næstsidste båd fra start var »Cambria« og sidste var faktisk »America«, men på krydset gik den næsten 20-årige racer op gennem feltet af moderne fartøjer, hvoraf ingen var rigget som lodsskonnert, så den midt i løbet var nr. 2 efter vinderen »Magic«. Men på lænsereen faldt den tilbage til en 5. plads,

1) ARGUS. bygget Nykøbing F.  
af E.C. Benzon 1854



»Argus« forlænget. Tegning udført af konservator Christian Nielsen. Argus after be-  
ing lengthened. Drawing by Christian Nielsen.

som holdt i mål, medens »Cambria« havde klaret sig hæderligt og blev nr. 10. »America« forsvarede altså sin pokal med held!

I 1885 fandt imidlertid endnu en ombygning sted, der atter gjorde riggen konventionel med to forsejl, to topstænger o.s.v. Grunden til dette var, at skonnerten nu skulle være turbåd for en general og hans familie.

Efter dette kom en tid som museumsskib. Den endte så sent som i foråret 1941. Da faldt en gammel hangar i Anapolis, Maryland sammen under vægten af de gigantiske snemasser, som en forrygende snestorm væltede ned over den. Indeni stod den 90-årige »America«!

### *MESTER BENZON, NYKØBING FALSTER*

Begivenheden ved Wright chokerede naturligvis de selvbevidste englændere, men »America«s dårlige præstationer under engelsk flag overbeviste de fleste om, at den i virkeligheden blot var et for dømt »Yankee trick«. Alligevel skelede mange unge konstruktører fremover til de hule stævnlinier og navnlig til de flade sejle med fastlidset underlig, men profilen med den manglende fortopstang og det enlige stagejole blev aldrig populær.

Til Danmark nåede nyheden om »America« naturligvis også stærkt støttet af utallige tegninger og stik af meget varierende kvalitet og sandhedsværdi med hensyn til skibets udseende. Også herhjemme blev det sære syn debatteret og afvist af de fleste som en døgnflue. Men blandt enkelte fagfolk var der alligevel betydelig interesse. En af de interesserede var den unge skibsbygmester Eggert Christian Benzon. Han var født i 1825 som søn af en storkøbmand og skibsreder i Stubbekøbing. Efter sin konfirmation kom han i 1840 i lære på Holmens Konstruktionskole under fabrikmester Andreas Schifter og førsteskibsbygmester Diderich Hansen Funch. Desuden tog den håbefulde 15-årige unge mand privattimer hos overkonstruktør Henrichsen. Et stærkt trekløver at have som læremestre på en tid, hvor de danske fregatter regnedes blandt verdens smukkeste og allerhurtigste. I 1844 forlod han Holmen med en fin anbefaling

fra Schifter og foretog et par korte rejser med sejlskibe for at øve sig i deres praktiske håndtering. Derefter arbejdede han som tømmermand på værfter i Cherbourg, Aberdeen, Altona og Aabenraa. Han kan dog ikke have været i længere tid nogen af stederne, for allerede i 1846, kun to år efter afrejsen fra Holmen, fik han en stilling som undermester på værftet i Aabo under ledelse af den legendariske skibbygmester C.J.F. Jørgensen, der var »udvandret« fra Jacob Holms plads i København, hvor hans far var mester. Jørgensen var både dygtig som praktiker og teoretiker, og hans uhyre kvalitetskrav til sit eget og de underordnedes arbejde var det, der havde givet ham hans særprægede ry. Det var kvalitetskrav, som Benzon lærte at stille til sit arbejde, og som siden gjorde ham berømt, men som også kom til at koste ham penge. En anden ting, Benzon lærte her, var konstruktion og bygning af hurtige skonnerter, idet den russiske marine fik bygget fire armerede småskibe hos Jørgensen, inden Benzon i 1848 forlod Aabo for at rejse hjem til Stubbekøbing.

Hans fremtidige hjemsted skulle dog blive Nykøbing F., idet han i 1849 købte en »skibsbyggerplads« på et inddæmmede areal ned til Guldborgsund. Her opførte han en kombineret beboelses- og kontorbygning, og 18. maj 1849 søsattes den første nybygning, skonnernten »Thor«, der var et for den tid usædvanligt langstrakt skib (84'6" x 22'8"), men alligevel stift og hurtigt. Næste skib var briggen »Alf«, der også var hurtig, men trods det blev et af de få danske skibe, østrigerne opbragte i krigen 1864. Derpå fulgte et par velsejlende jagter og en skonnert, som gav Benzon så godt et omdømme, at Finansministeriet i 1853 lod ham bygge en krydsjagt af den da gængse type med fladt spejl. Det vellykkede resultat førte direkte til, at samme ministerium også gav Benzon ordre på at tegne og bygge et cheffartøj med skonnertrig for Krydstoldvæsenet.

Siden Benzon første gang så et stik af »America«, har han uden tvivl ønsket at bygge sådan et skib. Men for hvem? Skippere og købmænd kunne naturligvis ikke bruge et skib, der ikke kunne laste noget særligt i forhold til de ydre mål, som man betalte afgifter efter. Marinen havde de 3 skonnerter, den kunne bruge, bygget som efter-

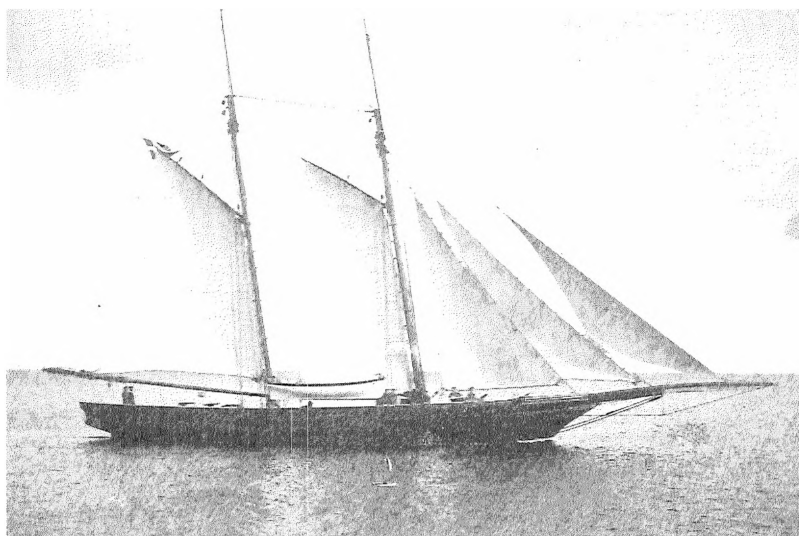
ligninger af de berømte Baltimore-klippere, og som lystfartøj var et skib af den størrelse alt for overdådigt efter danske forhold. Men her kom altså chancen i skikkelse af en yacht til Toldetaten, godt nok kun på 71' mod »America«s 101', men alligevel med de samme principielle krav om lethed og fart frem for alt.

Benzon greb chancen og skabte sit mesterværk. Linietegninger til »America« kunne dengang ikke skaffes, da de jo som nævnt var taget af i al hemmelighed og godt forvarede i det britiske admiralitet, men de ydre mål var tilgængelige, og rygterne om det hule forskib og styrlostigheden var nået frem.

Skroget fik en længde på 71' (22,1 m) og en bredde på 17'5" (5,4 m). Overhangene var korte især agter. Vandlinielængden 59'4" (18,1 m). Dybgang for 4'5" (1,4 m) og 7'1" (2,2 m) agter. Drægtigheden blev målt til 18 commercelæster. Sammenligner man linierne med »America«, må man sige, at Benzons skonnert er fyldigere med en bundrejsning på 24° mod amerikanerens 35. Slaget ligger også længere under vandlinien, og bælgen kommer ud, så søen mødes ved formasten, mod midt imellem masterne hos forbilledet. Største bredde er midt på vandlinien.

Bortset fra 4° større hældning på masterne og råtopsejl var riggen derimod lige efter »America«, som den så ud på de engelske illustrationer: Ingen fortop, et enkelt stagesejl lidset til en bom, ingen bom under skonnertsejlet, så det kunne overlape storsejlet og storsejlets underlig lidset til storbommen. Sejlene var fladt skårne (Benzon måtte selv vise sejlmageren hvordan!) og med et areal på ca. 225 m<sup>2</sup>. Der kunne også ligesom på »America« rigges en klyverbom ud med en løs klyver, og en tegning viser ovenikøbet en bredfok!

Arbejdet med skonnerten var præget af de høje kvalitetskrav fra Holmen og Aabo, så meget måtte rives ned og gøres om igen, før Benzon var tilfreds. Det hedder således i en udførlig nekrolog mange år efter (Lolland-Falsters Folketidende lørdag den 2. marts 1912): »Men Benzon var Mesteren af den gamle Skole. Alt skulle laves samvittighedsfuldt, pillent og pænt, og Følgen blev da, at han satte store Penge til paa dette Skib; noget Benzon ofte gjorde paa



»Argus« efter ombygning med rebede sejl. (Foto 12.8.1894 i album fra ingeniør Tage Blum, Humlebæk, Handels- og Søfartsmuseet). *Argus after being refitted, with reefed sails. (Photo 12.8.1894 in an album belonging to Tage Blum, an engineer of Humlebæk, now in the Danish Maritime Museum).*

sine smukkeste Arbejder, da han ikke ret forstod at forene det forretningsmæssige med det saglige«.

Den 20. maj 1854 søsattes skonnerten og fik navnet »Argus« efter et uhyre i den græske mytologi, der havde 100 øjne, hvoraf kun to sov samtidig. I sandhed et passende navn inden for Toldetaten! Tilfredsheden med skibet var overordentlig stor, og etaten fornemmede nok, at man havde fået mere, end man havde betalt for. I hvert fald tilbød man med den rundhåndethed, der er typisk for staten, når den ikke behøver at udtrykke sig i penge, Benzons et ridderkors. En stor ære for en kun 29-årig mand. Men han havde endnu ikke nået den modenhed, der glæder sig ved ydre værdighedstegn, så han sagde nej.

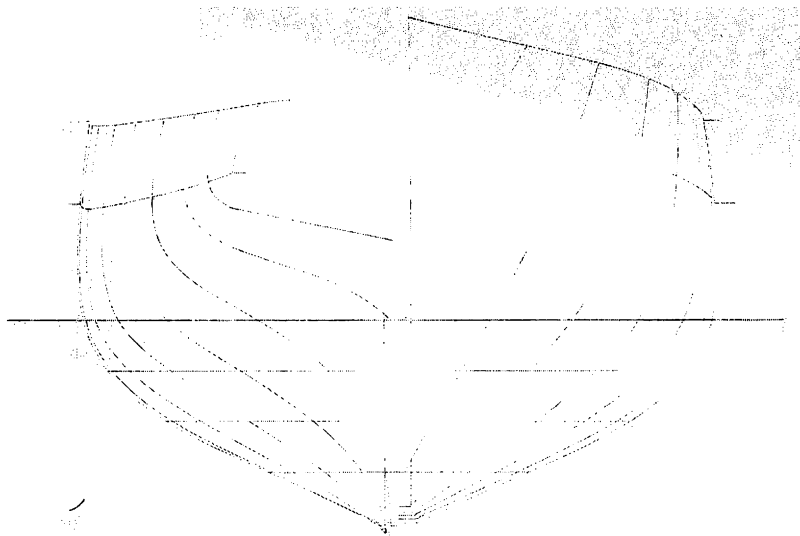
At »Argus« var velsejlende er nok en mild underdrivelse. Faktisk



var der ikke noget handelsskib i de skandinaviske farvande, der kunne krydse fra den. Men hvor revolutionerende ny »Argus« var navnlig i rigningen, får man et indtryk af, når man erfarer, at besætningen på 9 mand ofte havde vanskeligheder med at håndtere de store sejlflder, når der kom luft. Det gjaldt ikke mindst ved rebning af det store enkelte stagej. I den sammenhæng er det mere praktisk med to stagej, hvoraf det ene kan blive stående, medens man reber eller udskifter det andet med et mindre. Når der kun er et stort stagej, er fartøjet uden et velstående forsejl under manøvren og derfor tilbøjeligt til at luve op på et kedeligt tidspunkt, hvor søen kan spule mandskabet ned af forgrejerne. Normalt forsøger man netop at falde lidt af, når der skal rebes forsejl, for at gøre dette vanskelige arbejde mindre vådt og livsfarligt.

Fordelen ved at have storsejlets underlig lidset til sin bom var, foruden at det stod bedre, også, at bommen kunne gøres smærkere, fordi presset fra sejlet blev fordelt langs hele bommen. Men også her var der ulemper i forbindelse med rebning. Man skulle nemlig være påpasselig med at fire så meget af i klo- og pikfald, at kloen kom mere end rebets højde ned ad masten. Ellers kunne man ikke være sikker på at få de inderste rebsejsinger knyttet neden om bommen, og det betød, at man måtte til det tunge arbejde med at strække kloen et stykke op igen efter rebningen; et arbejde som 3 mand havde vanskeligt ved, ja der skulle egentlig helst være 4 om det. Med løst bomlig kunne derimod 2 vakse folk klare jobbet, fordi de ikke behøvede at fire hele rebets højde af. Det gjorde jo ikke noget, at det rebede underlig kom til at stå et stykke over bommen (halsen kunne evt. hales tot med en løs talje), og det betød, at der ikke bagefter skulle brækkes op i kloen men kun i pikken, hvilket ved underste reb kunne klares lettere, dersom slæk og stræk hovedsageligt blev udført med pikstrækkeren, hvis ekstra talje gjorde arbejdet mindre tungt, end hvis det blev udført med selve pikfaldet.

Men selv i godt vejr kunne der være problemer med denne rig. De stærkt faldende master fik bomme og gafler til at søge midtskibs, hvad der var en fordel i bidevind, da gaflerne ikke kom så langt i læ



Mester Benzons udkast »Krydstoldskonnert 1892«. (Handels- og Søfartsmuseet).  
*Benzon's design for Revenue cutter 1892. (Danish Maritime Museum).*

af underliget, så sejlet stod bedre i toppen. På læns i flovt vejr kunne sejlene dog af samme grund kun vanskeligt svinges ud for at fange vinden. Bommen under storsejlet kunne ganske vist ved hjælp af forhaler og støttetøj fås til at stå tværs ud, men gafflen faldt uhjælpe­ligt ind, og sejlet kom til at stå mildest talt miserabelt.

I 1866 kom lejligheden til at få disse ulemper bekæmpet. Da mente Krydstoldvæsenet nemlig, at »Argus« var blevet for lille til sine repræsentative opgaver, og Benzon fik til opgave at forlænge den med 8'. Samtidig blev masterne forhøjet og rettet 5° op til 10 og 11°, hvilket dog stadig ansås for meget faldende. Det enkelte stagejil blev erstattet af hele 3 stykker. Skonnertsejlet fik bom med løst underlig, storsejlet ligeledes løst underlig, og endelig kom der en stang på fortoppen udelukkende af æstetiske grunde, for den fik intet topsejl. Sejlene var stadigvæk flade, men det samlede areal øgedes fra 225 m<sup>2</sup> til 300 m<sup>2</sup>.

Disse ændringer gjorde ikke »Argus« langsommere eller grimmere - tværtimod. Harmoniseringen til datidens skibssmag førte til, at den forlængede skonnert ofte dukkede op på tegninger af kunstnere som Carl Baagøe, Chr. Blache og Carl Locher, og hvad farten angår, så var den efter sigende meget højere end før samtidig med, at de nævnte praktiske ulemper var formindskede.

Med hensyn til fast bomlig havde Benzon imidlertid ikke mistet modet. Året efter i 1867 konstruerede han paketterne »Castor« og »Pollux« med denne detalje. Men efter kun få rejser blev den ændret til løst bomlig. Bortset fra på yachter blev fast bomlig aldrig rigtigt populært i Danmark. Det træffes godt nok ind imellem på fragtfartøjer, men kommer først for alvor i brug i forbindelse med rullereb på en del af de store skonnerter fra omkring 1. verdenskrig.

I begyndelsen af 90'erne var den populære »Argus« dog forældet i forhold til de krav, Krydstoldvæsenet stillede til et cheffartøj, og man påtænkte at få bygget et nyt. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har i sit arkiv et blyantstegnet spanterids med titlen »Krydstoldskonnert« signeret E.C. Benzon 1892. Denne beskedne skitse må antages at være et forarbejde til det tilbud, han afgav på et nyt fartøj, der skulle blive »en halv gang hurtigere«, end det gamle. Når man ser skitsen, bliver man klar over, at Mester Benzon på dette tidspunkt må have set en linietegning af »America«. (Formentlig den, der er baseret på en opmåling under ombygningsarbejdet hos Pitcher i Nordfleet 1859). Bundrejsningen er 25°, og slaget ligger lidt højere, end i »Argus«. Der er også en flad »plade« at sejle på, ligesom på det store forbillede. Ingen tvivl om, at Mester ville få ret: denne ny 76' skonnert ville blive meget hurtigere end den gamle!

Men Krydstoldvæsenet afslog. Dels havde Mester ikke søsat et skib siden lystkutteren »Bachus« i 1885, og dels havde Finansministeriet fået en god kontakt med den udmærkede skibsbygmester N.F. Hansen i Odense, som allerede havde bygget adskillige fremragende krydsjagter. Hans ny skonnert blev et rent stykke dukketøj at se på med store overhang både for og agter, ornamentering løbende fra stævn til hæk, 9 og 10° faldende master, sejlføring som på den

gamle »Argus«, fine linier i stævnene, lidt fyldigere midtskib med 23° bundrejsning. En smuk og gedigen skonnert, men af en eller anden grund ikke så hurtig, som den gamle.

Da »Argus II« (som egentlig burde kaldes »Argus III«, fordi der i begyndelsen af 1800-tallet var en toldjagt med navnet) blev indsat i tjenesten, reduceredes Mesters skonnert til stationært vagtskib i Odense Fjord, med det intetsigende navn »Nr. 13«. 1904 solgtes den til en skipper fra Rønne, der under navnet »Ingolf« brugte den til at sejle tørfisk på Island. Her forliste den ved at drive på land i Eskefjord den 7. januar 1905, hvorved Danmark mistede et af sine hurtigste sejlskibe nogensinde.

### *M.S. MORTENSEN, GULDBORG*

I 1861 byggede skibsbygmester M.S. Mortensen i Guldborg en lille bemærkelsesværdig skonnert på 12 commercelæster (senere 24 brt) til skibsfører R. Kromann i Saxkøbing. Den lokale snak ville vide, at den var bygget efter model, og modellen skulle være den 19 læster store skonnert »Sif«, som Benzon havde søsat i 1857 til skipper Christophersen, Nykøbing F. Da »Sif« så godt som udelukkende blev brugt til pakETFart mellem Nykøbing og København, lod den sig ofte se fra Guldborg, når den passerede forbi Argusgrunden og gik ind i Guldborgsund på vej til hjemstedet. Så det er da muligt, at bygmester og reder har haft et godt øje til den velbyggede skonnert og er enedes om, at nybygningen skulle være en mindre udgave af den. Og selv om dette slægtskab ikke kan bevises, så vides det, at Benzon var meget rundhåndet med kopier af sine tegninger til andre skibsbyggere, også selv om de boede længere væk end de knap 20 km, der er mellem Nykøbing F. og Guldborg.

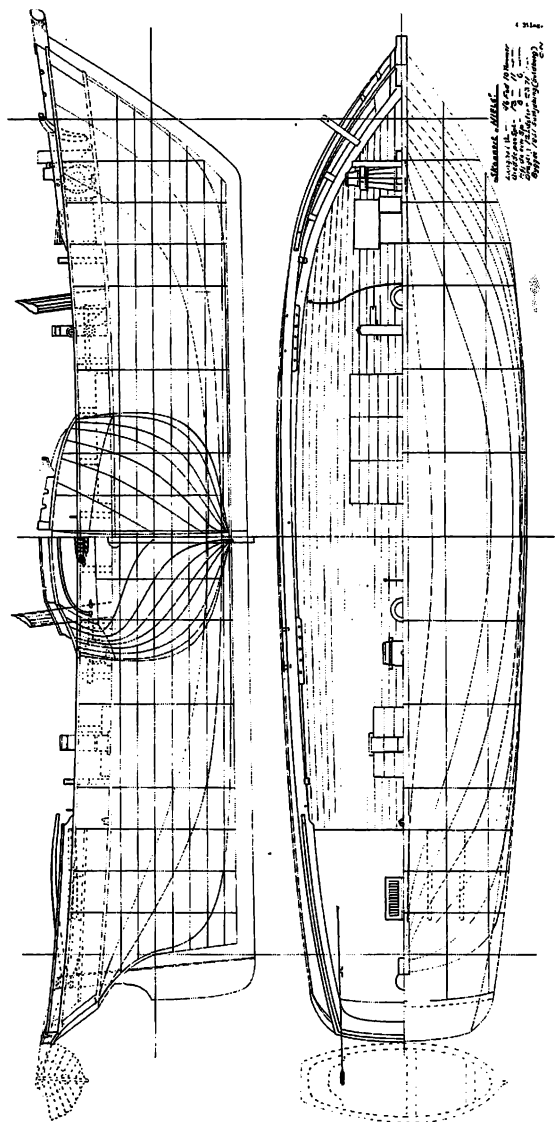
I hvert fald viste alle i det sydlige Smålandshav, at »Niels« af Saxkøbing, bortset fra et mere firkantet men lettere agterskib over vandet, var som snydt ud af næsen på »Sif«, der igen var inspireret af »Argus«, som på sin side stammede direkte ned fra den berømte »America«.

Desværre har tegningerne til »Niels« ikke overlevet, så skibets ho-

veddata, facon og detaljer har måttet rekonstrueres ud fra billeder, skriftlige kilder (såsom målebrev, bilbrev og skibsregistreringsprotokoller) og mundtlig overlevering, da konservator Christian Nielsen i 1964 skulle bygge en model af skonnerten til Handels- og Søfartsmuseet. Blandt kilderne var Christians bedstefar, bådebygger N. Christian Nielsen, Fejå (født 1851), som har ejet »Niels«, og som derfor har efterladt en sejltegning på milimeterpapir og en opmåling af lastskotter for og agter. Desuden kølhalede han skibet mange gange og satte 1894 en ny stormast i, idet han lod den gamle ligge på værftet, så den mange år senere kunne måles op af barnebarnet. Andre Fejåboere, der har sejlet med fartøjet, har berettet om dæksinteriøret og om skroglinierne i for- og agterskib. Endelig har naturligvis linietegningen til »Sif«, som findes på Kronborg, støttet rekonstruktionen.

Den rekonstruerede tegning viser en lille 56'6" skonnert med fine hule linier under vandet i for- og agterskib, men med et fyldigt middelspant med lavtliggende slag, fordi »Niels« ikke skulle tjene sine penge ved væddemål eller ved at opsnappe smuglere, men slet og ret ved at fragte 420 sække mel ad gangen fra sted til sted for firmaet C.A. Qvade i Maribo. Bundrejsningen er 14°, hvilket er meget almindeligt for et fragtskib, og det samme som Nationalmuseets galease »Anna Møller« på 49 brt. »Niels«' udseende ville vel ikke vække særlig opmærksomhed i dag, men i 1861 frembød det lille skib mange opsigtsvækkende nyheder i både skrog og rigning.

Først skroget. Agterskibet fremtræder med et helt nyt udseende, efter at det gammeldags agterskib med underspejl, overspejl, gilling, galleri og hakkebræt her er fortrængt af et efter datiden lille spejl, der nærmest kun indgår i skibets opstående og halvdæk og afsluttes på hver side med en hugmand til beskyttelse af skanseklædningens endetræ. Spejlet bliver derved det såkaldte »klipperspejl« og var forløber for den senere så kendte »Turinerhæk«. Forskibet indeholdt også nyheder i sin udformning. Det gamle fyldige forskib med relativ ret stævn med sløjknæ, skæg, vullingsknæ og gallion var erstattet af en stærkt rækkende stævn med slankere linier og en ud-



Rekonstruktion af skonnert »Niels« udført af konservator Christian Nielsen. (Handels- og Søfartsmuseet). *Reconstruction of the schooner Niels, by Christian Nielsen. (Danish Maritime Museum).*

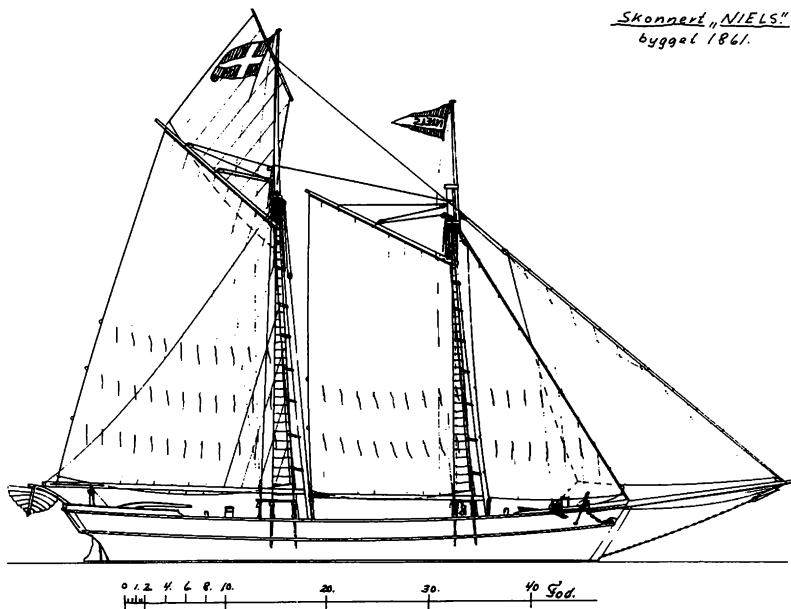
faldende bov; et forskib der minder meget om det, der i dag bruges på trawlere og motorskibe, og som dengang blev en forløber for den hule klipperstævn i mindre skibe. Det var et forskib der trods »Niels« relativt lave fribord og lille spring gav et tørt søskib.

Skonnertens rigning var med spryd som på slupper og kuttere, men med klyveren på et fast stag. Foruden denne faste klyver bestod sejlføringen af fok, skonnertsejl på bom, storsejl og et enligt topsejl på stormasten. Masterne stod med 7 og 8° hældning agterover. Fokkemasten bestod af en undermast og en kort løs stang, der som på »America« og »Argus« kun blev brugt til at føre en navnevimpel. Stormasten var derimod en pælemast med høj slank top. Disse to modsætninger af master gav »Niels« en karakteristisk rigning, som intet andet skib i landet havde, og som gav anledning til mange små spydigheder.

Stormastens top var i sig selv en sensation på et tidspunkt, hvor det var utænkeligt at føre et topsejl på andet end en særskilt topstang, der om fornødent kunne tages til dæks i hårdt vejr. Pælemasten med den slanke top regnes normalt blandt Benzons opfindelser. Den blev især kendt fra skonnerten »Nøkken« (1864) og fra paketjagterne »Castor« og »Pollux« (1867), der som de første jagter havde en topmast, der var mere solid end den hidtil anvendte spinkle jagttop, som ikke kunne bære andet end en vimpel. Efter »Castor« og »Pollux«, der på afstand lignede slupper p.g.a. deres topsejl, som ingen andre jagter bar dengang, kaldtes pælemasten i begyndelsen for »paketmast«. Den blev i øvrigt anset for at være usømandsmæssig, fordi toppen ikke kunne bjærges i hårdt vejr men måtte forblive oppe, hvorved dens vindmodstand forringede skibets stabilitet. Det blev i det hele taget midt i 1800-tallet holdt for dårligt sømandskab at føre en stang eller bom rigget op eller ud uden sejl på. Når man bjærgede et sejl, bjærgede man tilligemed spiret, det sad på, hvis det var muligt.

Men det var netop sådan en »paketmast«, »Niels« blev bygget med, 6 år før de to tvillingepaketter kom ud; forbilledet »Sif« havde normale stænger på begge master, så måske er »Niels« fra 1861 det

Skonnert »NIELS«  
bygget 1861.



Oprindelig rigning af skonnert »Niels«, rekonstruktionstegning udført af konservator Christian Nielsen. (Handels- og Søfartsmuseet). *Original rig of the schooner Niels. Reconstruction drawing by Christian Nielsen. (Danish Maritime Museum).*

første større skib i Danmark med »paketsmast«?

Sammenlignet med andre mindre sejlskibe havde »Niels« sit sejlcenter ret agterligt, hvilket ellers ville føre til et ret luvgerrigt skib, men dette blev som ved »America« og »Argus« opvejet ved skonnertens styrlastighed og underløbne forskib, og den var da også kendt som en god sejler, der kunne vende på en tallerken og tilmed var et godt søskib.

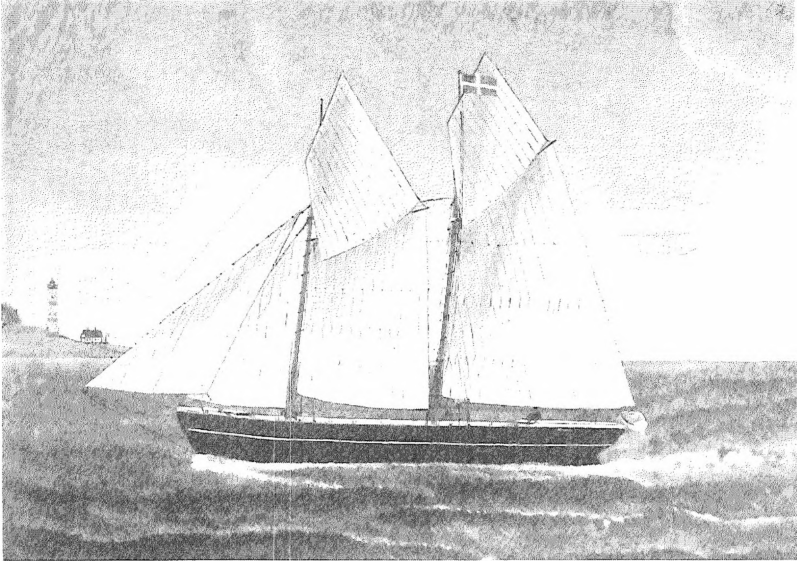
Besætningen var som på alle fragtskibe, der ikke ligefrem var te eller frugtklipperskibe, så lille som mulig, så fortjenesten ikke skulle smides ud på lønninger og kost. En skipper og en dreng måtte holde styr på »Niels«' 150 m<sup>2</sup> sejl, og det er ganske givet derfor, skonnerten ikke var udstyret med moderne påfund som f.eks. faste bomlig.



Skipper Kromann solgte allerede 2 år efter bygningen sit fine skib til købmand P. Mess, Saxkøbing, som døde to år efter, hvorfor det ved fuldmagt fra enken, Emma M., til herr Chr. Hage, Nakskov, solgtes til befragteren, storkøbmand Carl Anton Qvade, Maribo, for 1600 kroner. Som kornskib fik »Niels« først H.H. Folmer som fører og fra 1885 Fejøboen N.A.Petersen. Dermed var der vakt interesse for skonnerten på Fejø, og den 7. maj 1894 blev den købt af den ene af øens bådebyggere N. Christian Nielsen. Den nye ejer havde i sin ungdom sejlet som matros og tømmermand i Nakskovfirmaet Puggaard & Hages klipperskonnert »Hother« på en rejse til og fra Brasilien efter sukker (til Lolland!). Siden var han blevet sætteskipper, men havde forlagt sine papirer og kunne ikke få nye og dermed tilladelse til at føre sit skib, hvorfor det måtte ligge uvirksomt hen i Bandholm, til N. Christian Nielsens bror Anders Rasmus som 46-årig havde fået bevis som skibsfører af politimesteren i Fejø Birk. Anders Rasmus havde i mange år sejlet som styrmand i Islandsfarten, men et arrangement med broderens skonnert passede ham fint, fordi han så kunne få lejlighed til at se lidt mere til sin kone, sine børn og sine to tønder land havejord på Fejø.

Med ham som skipper og hans søn Christian Nielsen (ikke at forveksle med konservator C.N., som først fødtes 1914) som dreng satte skibet i fart under det nye navn »Dyvia«, da hjemmehavnen nu var Dybvig på Fejø, så skonnerten kom fra Dybvig a'! Den nye reder brød sig åbenbart ikke om, at skonnerten bar hans eget fornavn, men der opstod lidt drilleri i familien, der, idet Anders Rasmus prompte, da han havde købt »Dyvia« af Niels Christian i 1897, tilbagedøbte den til »Niels« af Fejø, og »Niels« forblev det så i familien Nielsens eje.

I 1895 havde man i øvrigt bøjet sig for de spydigheder, skonnerten ofte blev til del p.g.a. de uens master. Formasten fik derfor påskåret en »pakketop« som den på stormasten, så der nu kunne føres to topsejl. Dertil kom en jagerbom med jager. Med dette udseende blev den velsejlende skonnert kendt og populær i Smålandshavet. Den var trods den normaliserede profil let kendelig, fordi der med



Usigneret farvelagt tegning af skonnert »Laura« ex »Niels«, som viser skibet efter omrigning 1895. (Handels- og Søfartsmuseet). *Unsigned water colour drawing of the schooner Laura, formerly the Niels, after it was re-rigged in 1895. (Danish Maritime Museum).*

store bogstaver var malet »Maribo Dampmølle« på storsejlet, et øgenavn »Niels« naturligvis måtte trækkes med i hele den periode, den sejlede mel for Qvade. Siden blev det også til en del sejlads med byg til Haderslev Bryggeri »Fuglsang«, uden at det dog gav anledning til andre nærliggende morsomheder på sejlene.

I 1907 byggede Jørgen Ring Andersen, Svendborg Stålskibsværft, som byggenr. 1, en meget moderne stålmotorskonnert på 58 brt til skibsfører A.R. Nielsen, Fejø. Skibet fik navnet »Karen« og havde en 2 cyl. Alpha på 20/24 hk. Masterne var næsten lodrette, lige høje og med stænger på begge. Korresponderende reder: bådebygger N. Christian Nielsen. Pris sejlklar: 18.000 kroner, hvoraf Maribo Dampmølle garanterede for 12.000 (så reklamen på sejlet havde ikke været forgæves).

»Niels« solgtes samme år til mægler N. Sørensen, Nykøbing Mors, som omdøbte den til »Laura«. 1915 købtes skibet af skibsfører N.P. Nielsen samme sted, og fik en 12 hk motor installeret. Denne beholdt »Laura« i 10 år i fart på Limfjorden med forskellige laster, som f.eks. molersten, og med skiftende ejere. I 1925 erhvervedes skonnerten af sin sidste ejer skibsfører S.K. Mortensen, Nykøbing M, som isatte en 35 hk motor. Han foretog den sidste rejse med »Laura« den 2. marts 1928 fra Nykøbing M. til Skarrehage med kulsmuld og stykgods. Dansk Søulykke Statistik for 1928 afslutter skonnertens historie på følgende måde:

»Kl. ca. 8 afgik »Laura« fra Nykøbing M. Det blæste en flov SØlig Brise. Da Kosten på Holmtak var passeret, begyndte Skibet pludselig at krænge Bb. over. Det viste sig, at der stod Vand i Motorrummer op til Motorens Svinghjul. Da det var umuligt at holde Skibet læns ved Pumpen, blev Kursen sat mod Egerslev-Havn, hvortil der var ca. 2 Sm.

Udfør denne Havn blev »Laura« løbet i Vinden medens Sejlene bjergedes. Under Arbejdet hermed begyndte Skibet at synke med Forstævnen, hvorfor Besætningen gik i Jollen. »Laura« sank i løbet af 5 Minutter.

Anm.: Der er intet oplyst om Årsagen til Lækagen.«

Den store betydning, »America« efter manges mening skal have haft for skibsbygningskunsten, er hurtigt overset. I Amerika, hvor »America« ikke havde været revolutionerende, slog man helt om og byggede fra 1851 næsten udelukkende sænekølsskonnerter. Af de 23 skonnerter, der forsvarede Americapokalen mod »Cambria« i 1870, var kun 7 kølbåde og de fleste af dem af ældre årgang. I England fortsattes ad den vej, man allerede var slået ind på før »America«, med bølgelinieteori o.lign., og kun de flade bomuldssejl blev eftergjort. Sådanne engelske både viste jo også, at de let kunne slå en stækket »America«. I Skandinavien var påvirkningen som i England. Hvad specielt Danmark angår, er der vel i det hele taget kun få, der er klar over, at »America« har haft efterkommere her. Og det er da også kun riggen, der satte sig spor i skibe som »Argus« og

»Niels«. Det skib, som ville have været en sand efterkommer også i skrogformen, blev aldrig bygget, fordi Finansministeriet sagde nej til Mester Benzons »Krydstoldskonnert 1892«.

»America«, »Argus« og »Niels« var altså enere; stærkt omdiskuterede enere, men også skibe med gode sø- og sejlegenskaber. »Argus« og »Niels« viser, at dansk skibsbygning aldrig har været bange for i det mindste at prøve nye veje, om end det ikke altid har været let at få brugerne til at bryde med gamle traditioner.

Selv om de tre skibes skæbner var vidt forskellige, så havde deres historie dog et træk tilfælles: De blev alle rigget om til en mindre effektiv, men mere praktisk rig. Sådan går det tit med idealerne i daglig brug - den kompromisløse ide bliver et let offer for kompromisser!

	»America«	»Argus«	»Argus«	»Niels«
	1851	1854	1866	1861
Tonnage	170-210 t	18 cml.	?	12 cml/24 brt
Længde o.a.	30,8 m	22,1 m	24,6 m	17,5 m
Længde v.l.	27,4 m	18,1 m	20,6 m	14,7 m
Største bredde	7,0 m	5,4 m	5,4 m	4,4 m
Dybgang for/agter	1,8/3,4 m	1,4/2,2 m	?	1,5/1,8 m
Bundrejsning	35°	24°	24°	14°
Mastehældning	12°	15/16°	10/11°	7,8°
Stormastens højde				
uden stand	24,7 m	16,5 m	18,2 m	16,2 m +)
Formastens højde	24,2 m	16,3 m	17,4 m	12,8 m ++)
Forgrejernes længde	9,8 m	5,3 m	8,5 m	7,2 m
Storbommens længde	16,2 m	12,3 m	12,4 m	8,0 m
Sejlareal	490 m <sup>2</sup>	225 m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup>	150 m <sup>2</sup>
Besætning	14	8-10	8-10	1½

+) inklusive pakketop.

++) uden flagstang.

## KILDER

*Otto Benzon*: Fra Vikingesnekke til Yacht. Hvide Sejl, red. Einar Olufsen, København 1947.

*Otto Benzon*: Skibsbygmester E.C. Benzon, Nykøbing Falster. En foregangsmand i dansk skibsbygning. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1954.

*Hans Boesgaard*: En Foregangsmand i Dansk Yachtkonstruktion. Dansk Sejlerblad nr. 36, 25. november 1938.

*Howard I. Chapelle*: The History of American Sailing Ships. New York ca. 1932.

*D.H. Funch*: Dansk Marine Ordbog. Kjøbenhavn 1846.

*Victor Hansen*: Seilads og Roning. Illustrerede Idrætsbøger No. 1. Kjøbenhavn 1893.

*James Henderson*: The Frigates. An Account of the Lesser Warships of the Great French Wars 1793-1815. London 1970.

*Skibsmæglerfirmaet Alfr. Hovmand, Bandholm*: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen og foto af Bandholm havn m. »Niels«.

*Lolland Falsters Folkeblad, lørdag 2. marts 1912*: Nekrolog over E.C. Benzon.

*Edgar J. March*: Inshore Craft of Britain in the Days of Sail and Oar. London 1970.

*B. v. Munthe af Morgenstjerne*: Træk af Krydstoldvæsenets Historie. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1947.

*Bådebygger Carl Nielsen, Fejø*: Mundtlige oplysninger til sønnen, konservator Christian Nielsen.

*Christian Nielsen*: Danske Bådtyper. København 1973.

*Christian Nielsen, Fejø (søn af skibsfører A.R. Nielsen)*: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen.

*Bådebygger N. Chr. Nielsen, Fejø*: Sejltegning til »Niels« og opmåling af lasteskotter for og agter.

*Skibsfører N.P. Nielsen, Nykøbing Mors*: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen.

*Holger Munchaus Petersen, Toldmuseet*: Mundtlige oplysninger til Max Vinner.

*Kommandør J.H. Schultz*: Den danske Marine 1814-1848. København 1930.

*Skibsmæglerkontoret, Nykøbing Mors*: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen.

*Herbert L. Stone*: The »America«s Cup Races. New York/London 1914.

*Snedker Sigvald Sørensen, Fejø*: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen.

*Unavngivne fiskere og søfolk fra Fejø*: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen,

og endelig et utal af mundtlige oplysninger fra konservator Christian Nielsen til Max Vinner.

## AMERICA, ARGUS AND NIELS

### *Summary*

The author has made use of material Christian Nielsen left behind on his death on the influence the famous American schooner *America* had on Danish shipbuilding in the south east of the country where Nielsen lived.

Prior to the Great Exhibition in London in 1851 English yachtsmen, wishing to show that their craft were the fastest in the world, sent a challenge to the New York Yacht Club, which had been founded in 1844. Its chairman, John C. Stevens, decided to collect money for the design and construction of a completely new type of boat. The constructor chosen for the job was Georg Steers, born 1820 and son of an English shipbuilder who had emigrated.

The result of these efforts was the *America*. It was not built from drawings but a model, and the sheer draughts which exist, not all of them equally accurate, were made from a survey of the actual schooner. They show a hull with a lean stem and raking bow, a slim, very flat midships section and a long stern which is slightly fuller built than the bow. However it was not the lines of the hull which attracted the most attention in England but the two parallel masts, which had a rake aft of no less than 12°. The spread of canvas for racing was 490 m<sup>2</sup>, comprising a mainsail, foresail and staysail. The foot of the mainsail was laced to a boom 16.2 m long. A small triangular topsail could be put on the mainmast on a small detachable topmast. It was found that the typical American closewoven and flat-cut sails allowed the vessel to sail one point more into the wind than the looser English canvas.

It was no sooner in English waters than the *America* proved itself so superior that it was found impossible to arrange the regattas with English yachts which were to have financed the vessel and its voyage across the Atlantic. Apart from a race against the English schooner, *Titania*, all that was possible was a race, which had been organised in advance. round the Isle of Wight in August 1851, when the *America* came in first against seventeen of the finest English yachts. The *America* had to be sold but orders poured in and, before his all too early death at the age of thirty six, Steers designed six or seven more schooners, the famous tea-clipper *Sunny South* and a steam frigate for the American navy.

News of the *America*'s triumph against the English yachts reached Denmark. Many older shipbuilders dismissed its new design as a passing fad, but it aroused great interest in the young E.C. Benzon of Nykøbing on the island of Falster. During his training he had learned about the design and construction of fast schooners. As a pleasure yacht a vessel the size of the *America* was far too large for Danish waters and it would not, of course, be suitable for carrying cargo. His chance came when the Mi-

nistry of Finance asked him to design and construct a fast schooner-rigged vessel for the revenue cutter service. The result was the schooner *Argus*, 1854. Its hull was shorter and more full-built than that of the *America*, but apart from 4° more rake to the masts and a square topsail its rig was exactly the same as the *America*'s was depicted in English illustrations. The *Argus* was an extremely good sailer but the crew of nine had difficulty in handling the large spread of canvas when the wind got up. In 1866 the *Argus* was lengthened, the masts were made taller and the rake reduced to 10 and 11°. After the *Argus* Benzon built a schooner, the *Sif*, for packet service between Nykøbing and Copenhagen.

At Guldborg, near Nykøbing, M.S. Mortensen was inspired by the *Sif* to build a schooner, *Niels* of Saksøbing, on the same lines. Like its prototype the *Niels* presented a vastly different appearance from the traditional small craft of the time. The little schooner had fine concave underwater lines at the bows and stern but a full midships. Its stern was small for the period, a so-called clipper stern. It had a long raking prow with slender lines and flaring bows.

The masts had a rake of 7 and 8° aft and the sails had been simplified so that the vessel could be handled by a man and boy.

The design drawings for the *Niels* no longer exist. However Christian Nielsen's grandfather Niels Nielsen, born 1851, who was a boatbuilder on the island of Fejø, and once owned the *Niels*, left a sail plan and survey of the hold bulkheads fore and aft. The old mainmast, too, had been preserved so Christian Nielsen could take its measurements. Local people of Fejø who had been on the *Niels* were able to describe the interior and the lines of the hull fore and aft. On the basis of this information, supplemented by the ship's papers, he was able to construct a model of the schooner in 1964 for the Danish Maritime Museum.

In addition, when reconstructing the *Niels*, Christian Nielsen also made use of sheer draughts of the *Sif* in the possession of the Museum.

# KONSERVATOR CHRISTIAN NIELSENS VIRKE PÅ HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

Af

MORTEN GØTHCHE

*Forfatteren giver her en kort redegørelse for Christian Nielsens tilknytning og senere ansættelse på Handels- og Søfartsmuseet. På grundlag af forfatterens gennemgang af Christian Nielsens efterladte materiale bringes en fuldstændig oversigt over samtlige hans tegninger og modeller samt en liste over hans skrevne arbejder.*

Christian Nielsen var født på Fejø den 4. februar 1914 og opvoksede i et traditionelt dansk bådebyggermiljø. Det var derfor naturligt, at han, ligesom hans fader og hans fader igen, også ville være bådebygger. Christian Nielsen begyndte som 14-årig sin læretid hos faderen Niels Carl Nielsen, men senere, i 1930, kom han hen til Emanuel Mortensen, der havde begyndt et større bådebyggeri på den østre side af Dybvig havn. Her fortsatte Christian Nielsen sin læretid og fik i 1934 sit lærebrev. Christian Nielsen var derefter en kortere periode på Nakskov Skibsværft og på Langø Bådebyggeri i Nakskov fjord, men vendte derpå tilbage til Fejø, hvor han arbejdede hos sin fader.

Da Christian Nielsen ligesom sin fader gerne ville dygtiggøre sig og lære tegning og skibskonstruktion, tog han i 1937 arbejde på Helsingør Skibsværft. Om aftenen modtog han privatundervisning i praktisk skibskonstruktion hos ingeniør Knud E. Hansen og i teori hos ingeniør C.J. Holck. Det skulle blive et skridt, der totalt ændrede en ellers traditionel løbebane for en ung bådebygger.

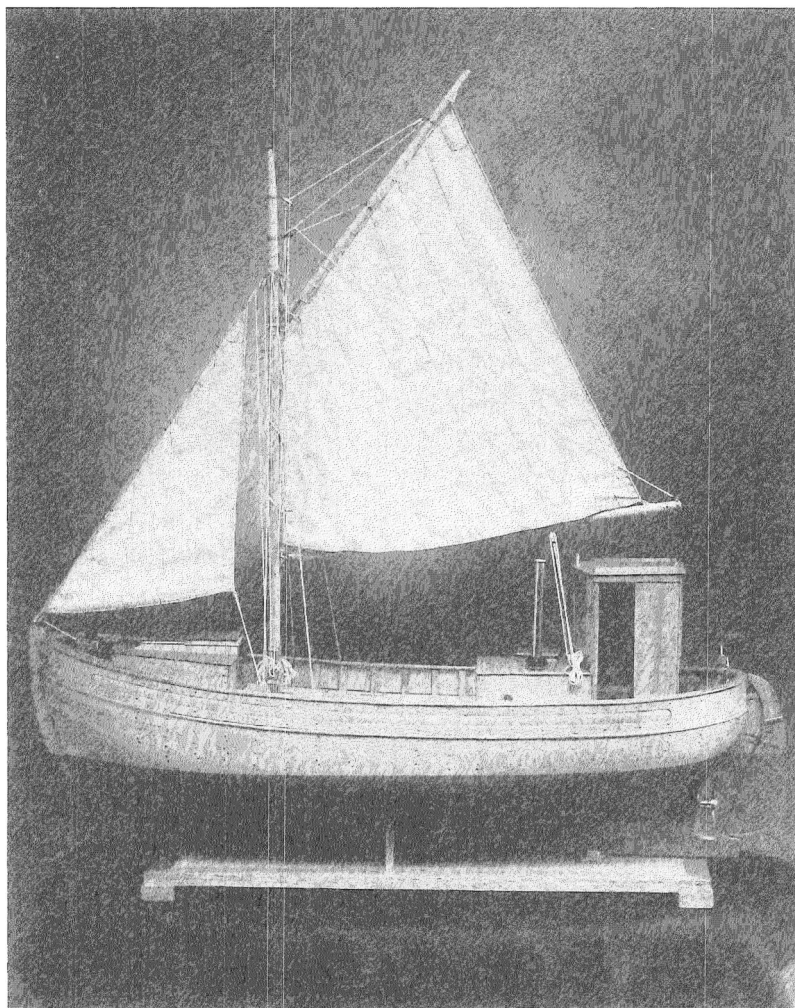
Gennem Knud E. Hansen, der samtidig var skibsteknisk konsulent ved Handels- og Søfartsmuseet, kom Christian Nielsen i forbindelse med museets chef, museumdirektør Knud Klem. Når Chri-



stian Nielsen således havde museets bevågenhed skyldtes det, at han, foruden at beherske en udmærket tegneteknik, også var en fremragende modelbygger. Dette talent havde han ikke fra fremmede. Også hans bedstefader havde puslet med at bygge modeller. Som 17-årig (1931) havde Christian Nielsen bygget en model af skoleskibet »København« og havde med denne vundet en konkurrence for modelbyggere. Senere byggede han flere modeller, bl.a. byggede han i 1935 en model af en 30 fods skovlvodsbåd. Modellen står nu på Dansk Fiskerimuseum i Grenå. Det var i denne forbindelse, at man hos Christian Nielsen bestilte en model af en af de gamle åledrивkvaser, som hans bedstefader byggede. I 1939 kunne Christian Nielsen aflevere sin første model, modellen af åledrивkvasen »De 13 Søsken-de« til Handels- og Søfartsmuseet. Dermed indledtes samarbejdet med Christian Nielsen, der samtidig skulle blive starten på et omfattende og meget betydeligt projekt og senere skulle vise sig at være af stor kulturhistorisk værdi.

I erkendelse af den fortrængning der skete af de lokale bådtyper, på grund af råolietorens opfindelse og fiskeriets industrialisering og med dette nye og mere effektive fartøjstyper fandt man det værdifuldt at sikre en viden om de traditionelle fartøjer. Museets daværende direktør Knud Klem udkastede et arbejdsprogram, der gik ud på at foretage systematiske undersøgelser langs de danske kyster for at finde frem til gamle efterhånden uddøende lokale bådtyper. Da det lå uden for museets økonomiske og pladsmæssige formåen at indsamle og bevare så store genstande, skulle denne viden sikres ved systematisk at opmåle og beskrive disse fartøjer. Det var fra begyndelsen planlagt, at man på grundlag af disse opmålinger skulle kunne bygge nøjagtige modeller, så man kunne gøre sig en forestilling om, hvorledes de havde set ud. Det var netop den unge bådbygger Christian Nielsen, man havde udset sig til dette arbejde.

Igennem de næste femten år gennemrejste Christian Nielsen i sommermånederne forskellige landsdele begyndende med Nordøstsjælland. Derpå fulgte Fyn og de omliggende øer, Læsø og Vendsysels kyster, Limfjordsegnene, Jyllands vestkyst, Sønderjyllands



**Fig. 1. Model af skovlodsboat udført af Christian Nielsen. Modellen er næsten identisk med den 30 fods kavelbyggede fiskerbåd, som Christian Nielsen i sine første læreår hos Emanuel Mortensen var med til at bygge. Båden blev bygget til fisker Gunnar Bang, Fejø og hed »Marry«. Modellen står i dag på Dansk Fiskerimuseum i Grenå. *Model of a seine-boat made by Christian Nielsen in 1935. It is almost identical with the thirty foot carvel-built fishing boat, the Marry, which Nielsen helped build in his early apprenticeship with Emanuel Mortensen for Gunnar Bang, a fisherman of Fejø. The model is in the Danish Museum of Fishing at Grenaa.***

vest- og østkyst, Sydslesvigs østkyst, Bornholm og egnene omkring Isefjorden. I alt blev der opmålt og beskrevet ca. 80 forskellige skibs- og bådtyper. Arbejdet foregik rent praktisk på den måde, at han med sit opmålingsgrej, bagage og sin cykel rejste med toget til den fjerneste lokalitet og derfra arbejdede sig videre frem langs kysten. Vi ved i dag kun lidt om, hvordan han arbejdede på sine rejser. Museets direktør Knud Klem og Knud E. Hansen havde nok udstukket de store linier, men det var Christian Nielsen, der på de enkelte rejser selv foretog udvælgelsen af de fartøjer, han ville måle op. I Christian Niensens artikel »Opmåling af Fartøjer« (Handels- og Søfartsmuseets årbog 1958) får vi en ide om selve opmålingsmetoden, og vi får også et indtryk af, hvorledes han arbejdede. Når Christian Nielsen opmålte en båd, gjorde han det ud fra sin håndværksmæssige baggrund som bådebygger. Han stillede sig selv det spørgsmål: »Hvad har jeg brug for for at kunne bygge en tilsvarende båd« eller i dette tilfælde, for at kunne bygge en nøjagtig model. Det, der først og fremmest interesserede ham under opmålingsarbejdet, var at få et tilstrækkeligt grundlag for at kunne tegne en linietegning. Dernæst at få registreret fartøjets oprindelige konstruktion uanset senere om- og tilbygninger, motorinstallationer m.m.

Vi ser således, at han allerede i opmålingsfasen foretog en bearbejdning af materialet. Eksempelvis får vi i artiklen at vide, at lods-båden »Helsingør« ved opmålingen i 1942 flere gange havde været bygget om, og at den senere havde fået motor. Når Christian Nielsen så kom hjem med materialet, udførte han på grundlag af sine opmålinger en tegning af den pågældende bådtype, som den oprindeligt havde set ud. Derpå forsynede han, på grundlag af evt. opmålinger og oplysninger fra lokale folk, båden med en tilsvarende rigning. I dag ville man nok have arbejdet mere objektivt i selve opmålingsfasen, idet man ved hjælp af opmåling, fotografering og beskrivelse ville have koncentreret sig om en dokumentering af fartøjet, som det ser ud. Derefter ville man på grundlag af disse tegninger og evt. originaltegninger, arkivalier, billeder og fotografier af det pågældende fartøj eller af tilsvarende fartøjstyper foretage den egentli-

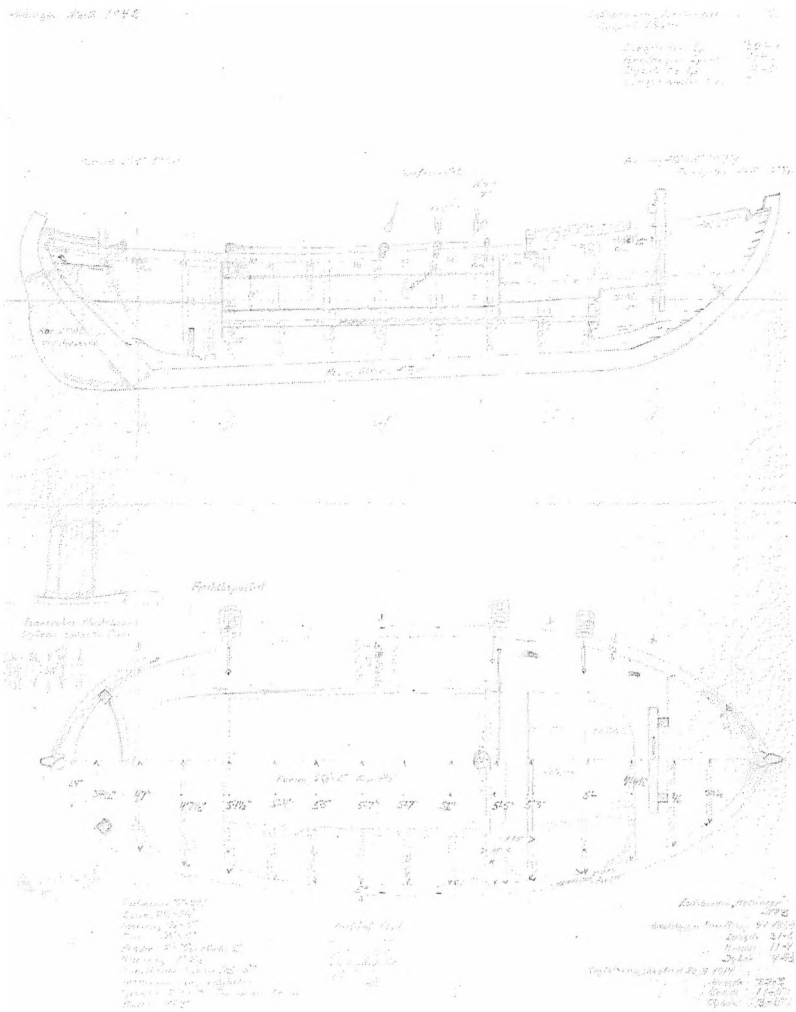
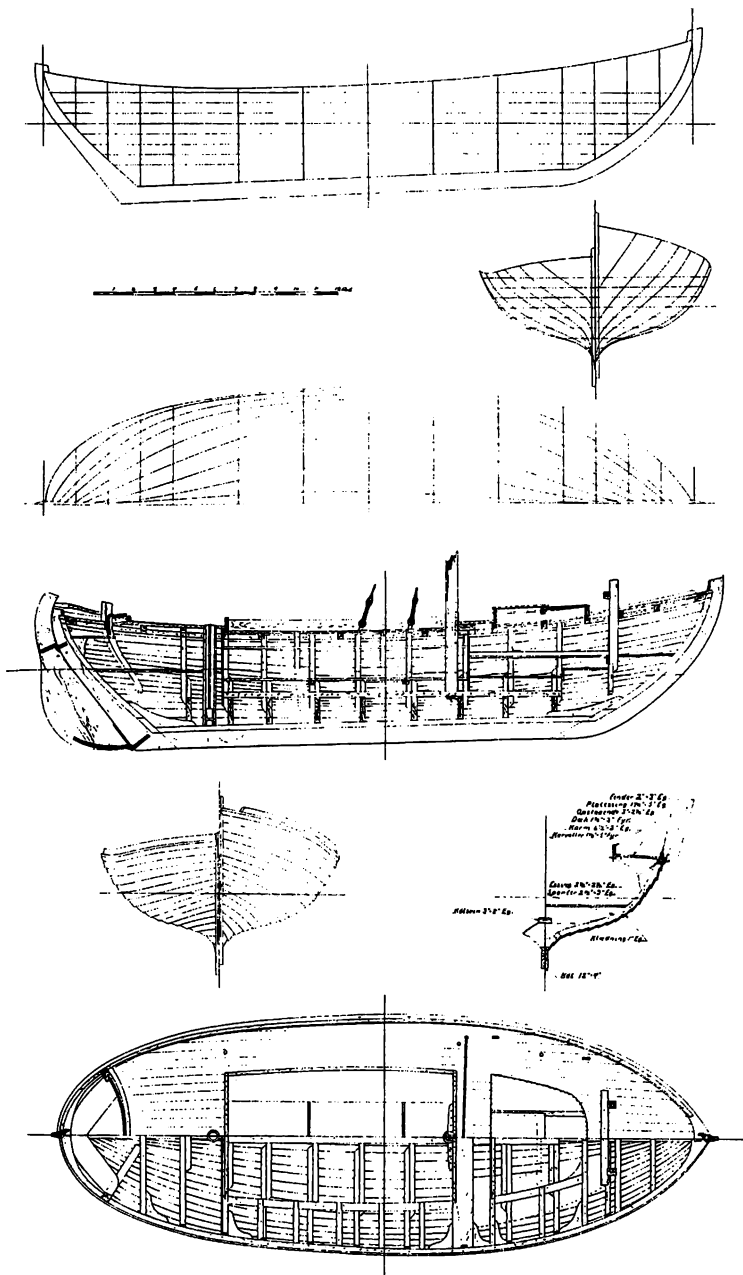


Fig. 2. Christian Niensens opmålingsskitser fra opmålingen af lodsbåden »Helsingør« i 1942. Båden ejedes da af fiskehandler Christian Pichard, Ålsgårde og var på dette tidspunkt ombygget flere gange og havde også fået motor. De i artiklen »Opmåling af fartøjer« viste opmålingsskitser er idealiseret og specielt fremstillet til brug for denne artikel. *Nielsen's rough drawings of the pilot boat Helsingør in 1942. At the time it was owned by Christian Pichard, fishmonger, had been several times rebuilt and had had an engine installed. The drawings in the article on making surveys of ships are notional and done expressly for this article.*



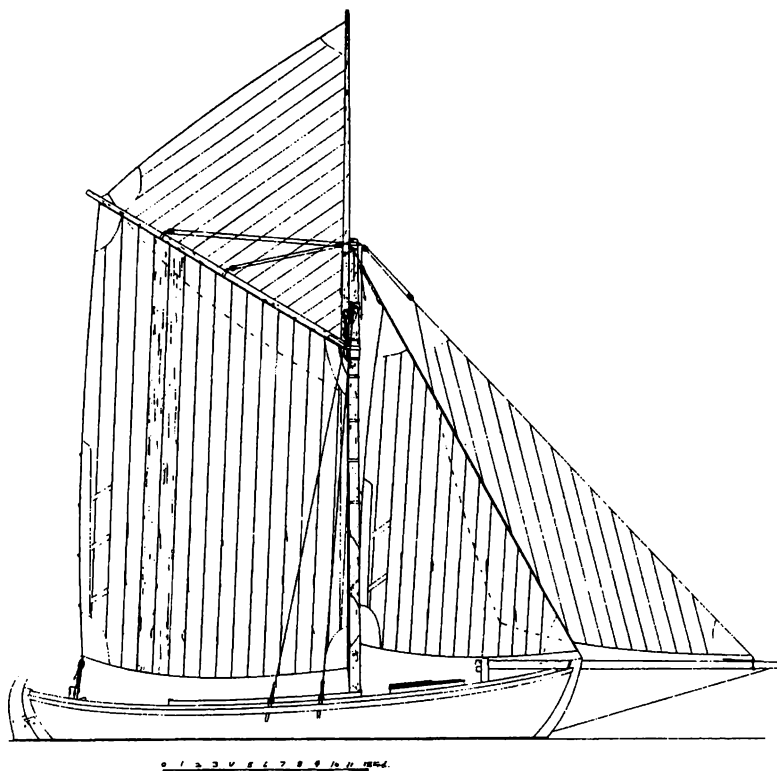
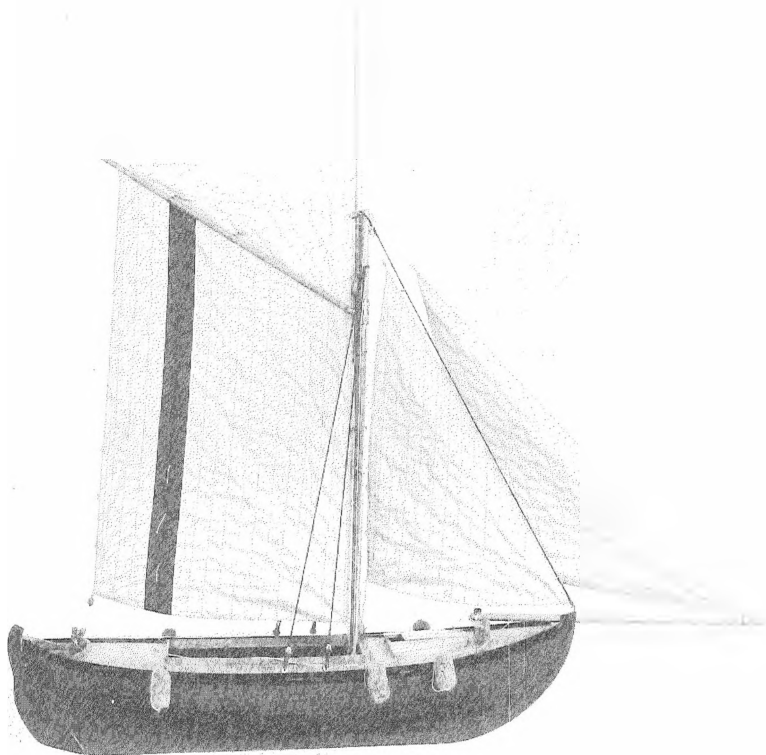


Fig. 3. Christian Niensens rentegning af opmålingerne af lodsbåden »Helsingør«. Linietegning, arrangements- og apteringstegning og sejlttegning. *Nielsen's finished drawings of the pilot boat Helsingør. Line drawing, general arrangement drawings and sail plan.*

ge rekonstruktion. I den forbindelse skal man dog ikke glemme, at Christian Nielsen med sin baggrund som bådebygger havde gode forudsætninger for at arbejde på netop denne måde.

I den kolde tid, eller når der var mindre at lave på bådebyggeriet, bearbejdede Christian Nielsen sommerens indsamlede materiale og ud tegnede efterhånden opmålingerne af de enkelte fartøjstyper. Handels- og Søfartsmuseet havde på dette tidspunkt ikke mulighed for at ansætte Christian Nielsen, men projektet fik gennem årene støtte af Tuborgfondet.



**Fig. 3a.** Model af lodsåden »Helsingør« bygget af Christian Nielsen i 1944 efter egne opmålinger. (Skala 1:12). H&S. *Model of the Helsingør, made by Nielsen in 1944 from his own drawings. (Scale 1:12) Danish Maritime Museum.*

Formålet med hele dette store opmålingsarbejde var tillige at bygge modeller af et repræsentativt udsnit af de opmålte både. Som tidligere nævnt, byggede Christian Nielsen sin første model til museet i 1939. Efter modellen af »De 13 Søsken« fulgte en model af tyskekvasen »Minna«. I vinteren 1942-43 byggede han modeller af Kattegatbåden »Maries Minde«, Sundbåden »Thora« og en kadrejerjolle fra Dragør. I vinteren 1943-44 byggede han lodsåden

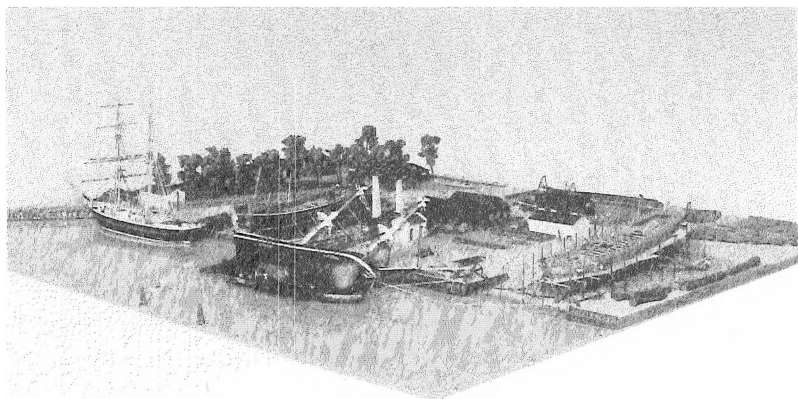


Fig. 4. Model af Rasmus Møllers værft i Fåborg udført af Christian Nielsen i 1955-56. Modellen viser værftets byggeaktivitet i perioden 1874-78 i en sammentrængt situation med det formål at vise de forskellige processer indenfor skibsbyggeriet. På beddingen i forgrunden ses til venstre skonnerten »August« kølstrakt og med forstævnen rejst. (Bygnr. 13. Bygget 1878). På beddingen i baggrunden, ligeledes til venstre, ses skonnertribriggen »Clara« under spanterejsningen. (Bygnr. 12. Bygget 1877). På beddingen i forgrunden til højre ses skonnertribriggen »Thusnelda« under opklædning. (Bygnr. 11. Bygget 1876). Skibet, der står klar til afløb på beddingen i baggrunden, er skonnerten »Rota«. (Bygnr. 10. Bygget 1875). Skibet ved udrustningskajen er skonnertribriggen »Najaden«. (Bygnr. 9. Bygget 1874-75). Skibet under kølhaling er Grønlandsbriggen »Hvalfisken« bygget i Kalmar 1801. (Skala 1:100). *Model of Rasmus Møller's shipyard at Faaborg made by Nielsen in 1955-56. It gives a simultaneous picture of the work done in the yard between 1874-78 and is intended to show the various stages in the process of shipbuilding. On the slips in the foreground to the left in the schooner August, with keel laid and stem raised (no. 13, built 1878). On slips in the background, on the left, the brigantine Clara is in frame (No. 12, built 1877). On slips in the foreground, right, the brigantine Thusnelda is being planked (No. 11, built 1876). Ready for launching on slips in the background is the schooner Rota (No. 10, built 1875). At the equipment pier the brigantine Najaden (No. 9, built 1874-75). The vessel being keel-hauled is a Greenlander, Hvalfisken, built at Kalmar in 1801. (Scala 1:100).*

»Helsingør«. I 1944-45 fik han på grund af krigen ingen modeller færdige. Trods det daglige arbejde på bådebyggeriet var han i disse år meget produktiv, og det blev i perioden fra 1939 til 1953 til ialt 15



modeller. Når man ser på denne række af modeller, der alle er udført i samme målestok 1:12, med undtagelse af et par enkelte i 1:24, kan man ikke spore nogen udvikling eller forfinelse fra den første model til den sidste. Christian Niensens modelbyggerarbejde havde allerede ved den første model, der på dette tidspunkt var af meget høj kvalitet, fundet sin form. Han forstod i den grad at afstemme detaljerigheden efter målestoksforholdet, og han havde fra begyndelsen en meget fin finish på sine modeller. Christian Nielsen beherskede det formsprog og de konventionelle regler, der gælder for modelbyggeri, og som gør, at han kan sammenlignes med de bedste modelbyggere i landet, ja endog uden for landets grænser.

I 1953 blev Christian Nielsen ansat som konservator ved Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Han fik nu mulighed for at arbejde den sidste del af det indsamlede materiale og hellige sig modelbygningen. I 1955 blev han med tilskud fra rejsesestipendieforeningen for håndværk og industri sendt på en studierejse. Turen gik til England, Skotland, Belgien, Holland og Tyskland, hvor han besøgte søfartsmuseerne i Edinburg, Glasgow, Newcastle, Hull, Liverpool, London, Greenwich, Portsmouth, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Altona og Lübeck. Hovedformålet med denne rejse var at besøge de pågældende museers modelværksteder, for her at tilegne sig nye ideer og indtryk og for at se, hvorledes kolleger i andre lande arbejdede. Med disse indtryk var Christian Nielsen godt rustet til at tage fat på sin næste store opgave. Man havde på museet længe næret et ønske om at få bygget en model af et typisk dansk træskibsværft fra før århundredskiftet. I årene forud havde man foretaget rejser rundt i landet for at finde et passende værft som forbillede. I samråd med museets skibstekniske konsulent Knud E. Hansen var man nået frem til Rasmus Møllers værft i Fåborg. Valget kunne for den sags skyld have været faldet på et hvilket som helst andet skibsværft, men størrelsen, placeringen, indretningen og værftets betydning var her en afgørende faktor. Endelig levede endnu på dette tidspunkt skibsbygmester Rasmus Møller jun., der ganske vist i 1938 havde standset sin virksomhed, men meget beredvil-

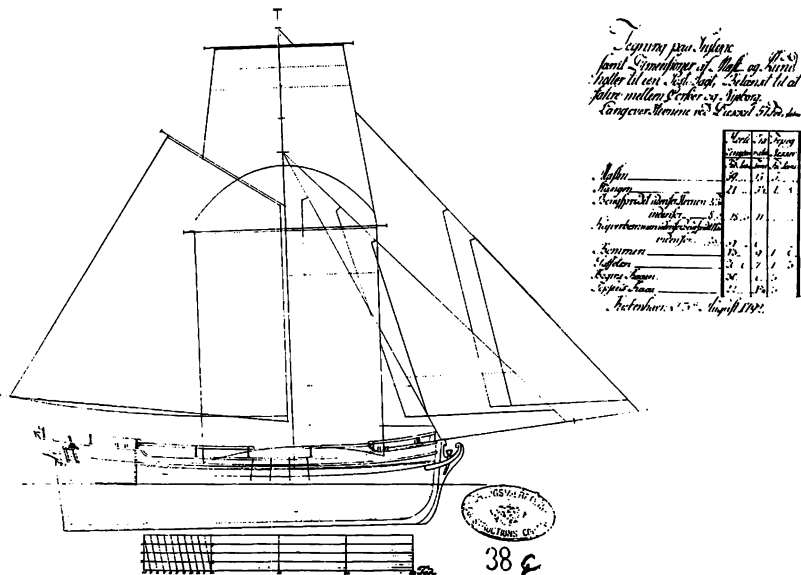


Fig. 5. »Postjagt til Korsør-Nyborg«. Konstrueret af fabrikmester E.W. Stibolt 1793. Rigsarkivet. *Korsør-Nyborg mail cutter. Constructed by E.W. Stibolt, factory manager, 1793. Danish Record Office.*

ligt leverede de nødvendige tegninger og oplysninger vedrørende værftet. Desværre nåede han ikke at se det færdige resultat, idet han pludselig døde juleaften 1955. Men i løbet af året 1955 nåede Christian Nielsen, sammen med Rasmus Møller jun. at få gennemgået hele værftet og på 9 måneder (1955-56) at fuldende modellen.

Ud over at vise indretningen af et typisk dansk træskibsværft skulle modellen tillige tjene til at belyse skibsbygningshåndværket. For at kunne vise flere stadier af byggeprocessen valgte man at fremstille perioden 1874-78 i en sammentrængt situation. I denne periode blev der på værftet bygget fem nybygninger, fra nr. 9 til nr. 13. Alle fire beddinger er således besat på modellen, skønt dette i virkeligheden af pladsmæssige hensyn ikke lod sig gøre, ligesom der placeredes flere personer, end der på noget tidspunkt havde arbej-

det på værftet på sammen tid. Modellen blev yderst vellykket og har en betydelig anskuelseværdi, når det gælder belsningen af et gammelt træskibsværfts indretning og funktion. Trods det meget lille målestoksforhold, modellen er bygget i 1:100, har Christian Nielsen også her med sikker hånd lagt sig fast på en detaljeringsgrad, der nøje balancerer med skalaforholdet. For eksempel har han valgt at vise det indvendige af det opstående som en glat flade uden markering af de enkelte lønningsstøtter. Samtidig har han med rigningen minutøst overholdt proportioner og dimensioner i det nøjagtige forhold. At værftsmodellen er blevet så vellykket, som den er, skyldes nok, at Christian Nielen med sin håndværksmæssige baggrund og efterhånden meget store viden på området har kunnet sætte sig ind i de pågældende arbejdssituationer. Modellen vakte megen begejstring hos landets skibsbygmestre, der således følte deres faglige stolthed styrket. Også museer uden for landets grænser viste modellen megen interesse. Modellen af Rasmus Møllers værft i Fåborg må nok siges at være et af Christian Nielsens betydeligste arbejder.

Ud over de mange andre opgaver på museet, bl.a. med konserveringen af en række af museets gallionsfigurer, blev der også tid til at bygge flere modeller. Museets direktør Knud Klem havde i forbindelse med sit arbejde med 1700-tallets skibsbygning gennemgået Rigsarkivets store tegningssamling og havde her udtaget en række skibe bygget på private værfter og konstrueret af skibsbygmestrene på disse eller af Holmens konstruktører. Bl.a. havde han udtaget »Postjagt til overfarten Korsør-Nyborg« konstrueret af fabrikmester E.W. Stübolt i 1793. Efter denne tegning byggedes samme år for kgl. regning den første af to postjagter, postjagten »Mercurius« på 12 læster. Det blev besluttet at lade Christian Nielsen bygge en model efter disse tegninger. Arbejdet påbegyndtes i 1958, og modellen stod færdig i 1961. De originale tegninger på Rigsarkivet viste også indretningen under dæk, så derfor byggede Christian Nielsen denne model med den ene side åben, så det blev muligt at se denne indretning.

Umiddelbart herefter gik Christian Nielsen i gang med Grøn-

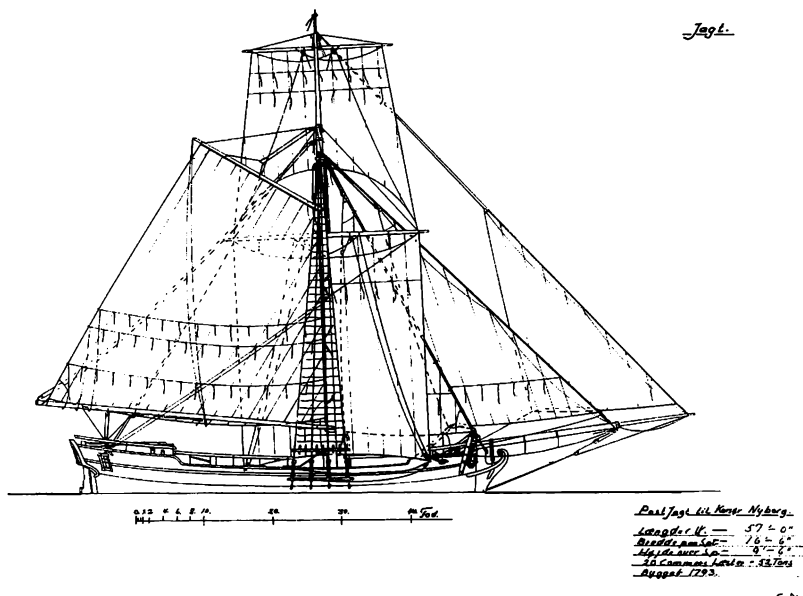


Fig. 6. Rekonstruktion af postjagten »Mercurius« udført af Christian Nielsen 1960.  
*Reconstruction of Mercurius, a mail cutter, by Christian Nielsen, 1960.*

landsbarken »Nordlyset« fra 1852. Modellen er bygget på grundlag af arkitekt J. Friis-Pedersens opmåling fra 1929 af »Nordlyset« og på E.P. Bonnesens sejltegnig fra 1852. Jens Friis-Pedersen leverede tillige til dette formål en linietegning udført på grundlag af den originale konstruktionsmodel fra J.W. Løves værft i Helsingør. Det blev Christian Niensens første større sejlskibsmodel til museet. Senere byggede han en model af snaubriggen »Omenack« konstrueret af fabrikmester H. Gerner i 1777, også efter originale tegninger fra Rigsarkivet, og fregatten »Roepstorff« fra 1778, der var påbegyndt af civ.ing. Tage Blum, færdiggjorde han efter dennes død. Også i sin fritid byggede og reparerede han modeller, hvoraf flere var kirkeskibe. I 1965 byggede han en model af skonnerten »Niels«. Dette skib, der i en kort årrække havde været i familiens eje, havde en særlig be-

tydning for Christian Nielsen. Modellen er, sammen med en redegørelse for skibets historie, skænket til Handels- og Søfartsmuseet af Christian Niensens fader og Christian Nielsen. I 1964 påbegyndte han for museet modellen af 4-mastskonnerten »Henriette« bygget på J. Ring Andersens værft i Svendborg 1916.

Ud over de mange opmålingstegninger leverede han gennem årene også en del andre tegninger. En del af disse er udført på grundlag af modeller stående i og uden for museet f.eks. tegningerne af everten »Anna Catharina« af Elmshorn og af en kuf fra Haderslev, eller det kunne være rekonstruktioner udført på grundlag af de originale tegninger fra Rigsarkivet, som omtalt ovenfor. Endelig kunne det blot være kopier af værftstegninger fra f.eks. Rasmus Møllers værft i Fåborg eller fra J. Ring Andersens i Svendborg.

I årene 1964-67 deltog Christian Nielsen i Nordisk maritimhistorisk arbejdsgruppe, der havde sat sig til opgave at foretage etnologiske undersøgelser af bådebyggeriet og træskibsbyggeriets traditioner inden for det nordiske kulturområde. De første år rejste arbejdsgruppen rundt i det sjællandske og skånske område og året efter i det nørrejske område og Limfjordsegnene. I sommeren 1966 fortsatte man arbejdet på Sørlandets kyst i Norge fra Oslo til Mandal, og i sommeren 1967 fra Mandal til Haugesund. Her fik Christian Nielsen mulighed for at genopfriske sin opmålingsteknik. Under rejsen i sommeren 1964 opmålte han bl.a. Christian Madsens bådebyggeri i Lynæs, og i 1965 foretog han supplerende opmålinger af fartøjerne i Nordjylland. På Sørlandet fik han i de to følgende somre opmålt yderligere 9 fartøjer.

Christian Nielsen var ikke meget skrivende, men fik dog publiceret nogle artikler gennem årene. Hans første skrevne arbejde var artiklen »Opmåling af fartøjer« i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1958. Senere fulgte artiklen »Bådebyggeriet på Fejø og de danske åle drivkvaser« i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1961. Heri beskriver Christian Nielsen et typisk dansk bådebyggeri gennem to generationer og om tilblivelsen og udviklingen af åle drivkvaserne fra Fejø. Han afslører i denne artikel en usædvanlig hukommelse og

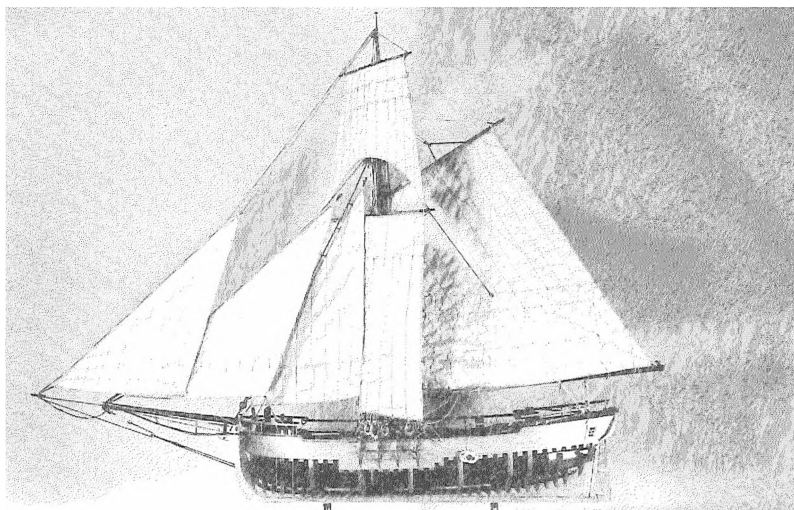


Fig. 7. Model af postjagten »Mercurius« udført af Christian Nielsen 1959-60. Også denne model er udført med bagbordssiden åben, så man kan se indretningen under dæk. (Skala 1:24). *Model of the Mercurius made by Nielsen in 1959-60. The port side is open to show arrangement below deck. (Scale 1:24).*

viden, og man fornemmer i hans beskrivelse af både bådebyggeriet og fiskeriet med åledrivraserne, at han er godt hjemme i traditionen. Da man i sin tid opfordrede Christian Nielsen til at skrive om bådebyggeriet på Fejø, mente både han og hans fader, at det var der ingen, der kunne have interesse i. Deres betænkelighed er imidlertid gjort til skamme. Både i indhold og form er artiklen faldet usædvanlig heldig ud og set i sammenhæng med Wolfgang Rudolphs artikel om de pommerske åledrivraser og deres betydning for Danmark i årbogen fra samme år, er den et betydeligt og værdifuldt bidrag til den maritime kulturhistorie.

Christian Niensens mest betydningsfulde værk skulle naturligt nok blive publiceringen af hans opmålingstegninger i bogen »Danske bådtyper«. Initiativet til denne bog blev i sin tid taget af museumsdirektør Knud Klem og er senere blevet ført ud i livet af bl.a.

musets daværende skibstekniske konsulent, cand.polyt. Ole Crumlin-Pedersen. I redaktionen medvirkede tillige dr.phil. Henning Henningsen og museumsinspektør mag.art. Hanne Poulsen. Det blev bådebygger stud.mag. Palle Christiansen, redaktionen valgte til, på grundlag af Christian Nielsens opmålinger, beskrivelser og egne studier, at disponere bogens indhold. Bogens grafiske tilrettelæggelse skyldes grafikerens Jens Lorentzen. Sammen med Palle Christiansens klare disponering giver det Christian Nielsens uvurderlige arbejde en velfortjent præsentation. Bogen er da også blevet en bestseller og er genoptrykt fire gange. Endelig er bogen nu også udkommet i London og New York i en engelsksproget udgave. Udgivelsen af bogen »Danske bådtyper« har været med til at udbrede kendskabet til eksistensen af Christian Nielsens opmålinger, og der er nu stor efterspørgsel på tegningerne. Der bliver hvert år afgivet bestillinger på mellem 80 og 100 tegninger.

I de senere år nåede Christian Nielsen, på grund af svigtende helbred, slet ikke nær alt det, han gerne ville. For eksempel stod den halvfærdige model af Ring Andersens 4-mastskonneret »Henriette« i mange år på hans værksted uden at blive rørt. Det meste af Christian Nielsens tid gik i disse år også med at besvare forespørgsler, i 1976 ialt 200 forespørgsler, enten fra modelbyggere eller fra folk, der havde anskaffet sig et gammelt træskib eller -båd, de nu ønskede at rigge op påny. Særlig efter stiftelsen af Træskibsejernes Sammenslutning i 1971 har disse forespørgsler taget til. Christian Nielsen blev med årene meget nært knyttet til Træskibsejersammenslutningen, som den nu kaldes, og hvert år til pinseregattaen, hvor sammenslutningen samtidig afholder generalforsamling, deltog han i et bedømmelsesudvalg, der skulle finde frem til det bedst restaurerede fartøj. Christian Nielsen var meget afholdt af foreningen, hvilket også kom til udtryk, da man i 1974 udnævnte ham som æresmedlem for livstid.

Christian Nielsen antyder i efterskriften i artiklen om bådebyggeriet på Fejø, at han, ved ansættelsen i 1953 som konservator på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, svigtede bådebyggeriet. Han

kom ganske vist heller ikke mere til at bygge både, - men han svigtede ikke sit gamle håndværk. Når han opmålte og tegnede de mange fartøjer, byggede sine modeller, skrev sine artikler eller besvarede de mange forespørgsler, - ja, så gjorde han det bl.a. ud fra de erfaringer og den viden, han igennem årene havde tilegnet sig, men han gjorde det i allerhøjeste grad også ud fra sin baggrund som bådebygger.

## LISTE OVER KONSERVATOR CHRISTIAN NIELSENS ARBEJDER

### *Opmålinger*

Næsten alle tegninger er i skala 1:12 og med en sejltegning i skala 1:24. De få, der er i skala 1:24 og med sejltegning i 1:48, er mærket med \*). \*\*) er opmålinger, hvortil der ikke er sejltegninger. Tallet i kursiv er opmålingsåret.

Jolle fra Læsø, bygget på Læsø ca. 1870. 1945.

Snurrevodsjolle, bygget i Frederikshavn ca. 1903. 1945.

Kutter *Gorm*, bygget i Frederikshavn 1904-05. 1945.

Isefjordsbåd *Maries Minde* af Hundested, bygget i Liseleje 1895.  
1941.

Lodsbåd *Helsingør*, bygget i Helsingør ca. 1866. 1942.

Sundbåd *Thora*, bygget i Skovshoved 1913. 1942.

Kadrejerjolle fra Dragør, bygget ved Sundet 1888. 1942.

Kragejolle til Toldvæsenet, bygget i Guldborg ca. 1880. ?.

Tyskerkvase *Minna*, bygget i Stralsund 1872. ?.

Fejokvase *De 13 Søskende*, bygget på Fejø 1911. ?.

Drivkvase *Margrethe* af Marstal, bygget i Lundby på Tåsinge ca.  
1897. 1947.

2-smakkejolle fra Halmø, bygget på Tåsinge ca. 1890. 1944.

Sildevodsjolle fra Dyreborg, bygget i Millinge (Fyn) 1890. 1947.



Jolle med dam fra Kerteminde, bygget i Kerteminde ca. 1875. 1944.  
 Jolle fra Kerteminde, bygget i Kerteminde 1884.?.  
 Nordenhusebåd *Hejmdal* af Nyborg, bygget i Nordenhuse 1870.?.  
 Kertemindebåd *Ruth* af Kerteminde, bygget 1878.?.  
 Kertemindebåd *Caroline Margarethe*, bygget i Kerteminde 1909.  
 1946.  
 Nyborgbåd *Helga* af Omø, bygget i Nyborg 1913. 1946.  
 Lohalsbåd *Victoria*, bygget i Lohals 1918. 1946.  
 Jolle fra Norge\*\*) (opmålt på Birkholm), bygget ca. 1880. 1947.  
 Isbåd fra Storebælt, *No. 43, Ltr. B 1881 K.*, bygget til De danske  
 Statsbaner i 1881.?.  
 Ispram fra Birkholm\*\*), bygget i Rantzausminde 1937.?.  
 Frederikssunds-jolle fra Ejby (Bramsnæsvig), bygget i Frederiks-  
 sund ca. 1900. 1952.  
 Frederikssunds-jolle fra Orø, bygget i Frederikssund 1901. 1952.  
 Jolle fra Holbæk, bygget i Holbæk 1929. 1952.  
 Pram fra Orø\*\*), bygget på Orø 1920. 1952.  
 Jolle fra Frederiksværk, bygget i Frederiksværk ca. 1917. 1952.  
 Jolle med dam og stiksværd fra Lynæs, bygget i Lynæs 1907. 1952.  
 Jolle fra Lynæs, bygget i Lynæs 1918. 1952.  
 Jagt *De fire Brødre* af Marstal\*), bygget af H.C. Friis i Marstal 1794.  
 1940.  
 Jagt *Castor*\*), bygget af skibsbygmester E.C. Benzons, Nykøbing  
 Falster 1867.?.  
 Krydsjagt *No. XXVII*\*), bygget af skibsbygmester N.F. Hansen i  
 Odense 1890. 1944.  
 Evert *Metta Catharina*\*), bygget i Haseldorf (Tyskland) 1904. 1951.  
 Kåg fra Randers\*), bygget i Randers 1917-18. 1947.  
 Spejlbåd *Jacob* af Gudhjem, bygget i Melsted 1880. 1950.  
 Spejlbåd *Odin*, bygget i Gudhjem 1892. 1950.  
 Spejlbåd fra Boderne, bygget ca. 1880. 1950.  
 Tvestævnet båd *Jens*, bygget i Gudhjem ca. 1880. 1950.  
 Jolle *Frederik* af Helligpeder, bygget i Hasle 1899. 1950.  
 Jollen *Duen* af Christiansø, bygget på Christiansø ca. 1890. 1950.

Tvestævnet båd *Peter* af Teglkås, bygget i Hasle 1895. 1950.  
 Bornholmerbåd *Haabet* af Listed, bygget i Svaneke 1900. 1950.  
 Halvdæksbåd *Odin* af Tejn, bygget i Svaneke 1909. 1950.  
 Jolle fra Gudhjem, bygget i Gudhjem ca. 1917. 1950.  
 Kåg fra Slien (Schlei-Kahn), bygget i Kappeln (Kappel) 1919.  
 1951.  
 Kåg fra Slien (Schlei-Kahn), bygget i Arnis (Arnæs) 1917. 1952.  
 Motor-kåg fra Slien (Schlei-Kahn), *Margot*, bygget i Slesvig 1949.  
 1952.  
 2-smakkejolle fra Eckernförde, bygget i Eckernförde ca. 1880. 1952.  
 Båd fra Eckernförde, bygget i Eckernförde 1890. 1952.  
 2-smakkejolle fra Eckernförde, bygget i Eckernförde ca. 1918. 1952.  
 2-smakkejolle, bygget ved Bækken, Munkemølle, Flensborg Fjord,  
 ca. 1900. 1947.  
 2-smakkejolle, bygget i Trappen (Flensborg Fjord) 1901. 1947.  
 3-smakkejolle *Hertha* af Kalø, bygget ved Gennerstrand 1902.  
 3-smakkejolle fra Årø, bygget i Assens ca. 1907. 1947.  
 3-smakkejolle *Susanne*, bygget i Middelfart ca. 1890. 1944.  
 Kåg fra Løgstør\*\*), bygget i Løgstør ca. 1905. 1946.  
 Kåg fra Vildsund\*\*), bygget i Vildsund ca. 1915. 1952.  
 Sjægte *Lilly*, bygget på Fur 1902. 1946.  
 Sjægte, bygget i Sillerslev 1916. 1946.  
 Sjægte, bygget i Skive 1916. 1946.  
 Glyngørejollen *Støren\*\**), bygget i Glyngøre 1928. 1946.  
 Pram fra Hjerting\*\*), bygget i Hjerting ca. 1930. 1951.  
 Havbåd fra Hvide Sande, bygget i Stadil ca. 1870. 1946.  
 Jolle *Thor* af Klegod, bygget i Nørre Lyngvig 1919. 1948.  
 Landdragningspram *Marie* af Søndervig, bygget i Nørre Lyngvig  
 1929. 1945.  
 Pram fra Vorupør, bygget i Sdr. Vorupør ca. 1895. 1945.  
 Jolle fra Klitmøller, bygget i Klitmøller ca. 1905. 1945.  
 Havbåd fra Klitmøller, bygget i Klitmøller 1906. 1947.  
 Fladbåd fra Løkken\*\*), bygget i Lyngby ca. 1890. 1948.  
 Jolle fra Løkken, bygget ca. 1886. 1945.

Pram fra Løkken, bygget i Løkken ca. 1916. 1945.  
Dækspram *Prøven* af Fureby, bygget i Lyngby ca. 1885. 1945.  
Kystbåd *Viking* af Klitmøller, bygget i Thisted 1917. 1945.  
Kystbåd *Bent* af Løkken, bygget i Nr. Vorupør 1934. 1945.  
Pram fra Hirtshals, bygget i Hirtshals 1914. 1945.  
Jolle fra Skagen, bygget ca. 1900. 1945.  
Jolle fra Snekkersten, bygget i Snekkersten 1897. 1945.  
Motorjolle fra Gudnæsstrand, Hørdum (Limfjorden\*\*), bygget i Struer 1923. ?  
Kåg fra Limfjorden\*\*), bygget i Adrup ca. 1890. ?  
Korsørpram (skydepram\*\*), bygget i Korsør ca. 1938. ?

#### *Ikke rentegnet*

Kåg fra Limfjorden (Hals), bygget i Gåser ca. 1930. ?  
Kåg med spejl fra Limfjorden, bygget i Hals ca. 1934. ?  
Garnpram fra Hvide Sande, bygget i Krik, Agger (Limfjorden) 1934. ?  
Kystbåd *Else* af Lønstrup, bygget i Frederikshavn 1932. ?  
Sildebåd, bygget i Espergærde af Jens Svendsen, 1857. Gilleleje Museum. 1956.  
Nordfjordsbåd *treroing*, bygget ved Nordfjord, Norge. Gilleleje Museum. 1964.

#### *Opmålinger fra Norge*

tegninger i skala 1:20, detaljer 1:10.

Båd fra Hvaler, bygget 1900 af Jens Auensen Utgårdskilden, Hvaler, Østfold. 1966.  
Knivsviksnekke, opmålt i Holmsbu, Norge. 1966.  
Sejlbåt *Kogg, Kalt, Reka*, bygget 1902 af Isak Aatangen Krageø, Telemark. Opmålt på Krageø Museum. 1966.  
Pram fra Moen, bygget 1944 af Gregert Madsen Moen, Sønderled, Aust-Agder, Norge. 1966.  
Flekkerøy-båd *Lillebåt*, bygget ca. 1850, brugt som fiskerbåd, Ytre, Flekkerøy, Vest-Agder, Norge. Tilhører Kristiansand Sjøfartsmuseum. 1966.

Elvebåd fra Otra *Torridalbåd*, bygget af Kristian Skråstad Oddernes, Vest-Agder, Norge. Tilhører Vest-Agder Fylkesmuseum, 1966.

#### *Ikke rentegnet*

Færing fra Sognedalstrand, opmålt i Norge i 1967.

Færing fra Kvaløy, opmålt i Norge i 1967.

Garnbåd R.53-U, opmålt i Holmsbu i Norge i 1967.

Garnjolle med spejl fra Veaa, opmålt i Norge i 1967.

#### *Øvrige tegninger*

Opmålinger af modeller, rekonstruktioner eller kopi efter originaltegninger m.m.

Båd fra Hjortspring, Als, fra omkring 300 f.Kr. Efter opmålingstegninger på Nationalmuseet, 1:24. 1963.

Båd fra Nydam i Sundeved, fra omkring 300 e.Kr. Efter opmålinger af originalen på Gottorp slot, 1:24. 1964.

Skib fra Gokstad ved Sandefjord, ca. 850 e.Kr. Efter opmålingstegning af N. Nicoleysen, 1:24, 1:96. 1963.

Fløjte ca. 1650. Efter model på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Originalmodel på Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam, 1:1. 1963.

Orlogsskibet *Norske Løve* fra 1654. Efter opmåling af elfenbensmodellen på Rosenborg slot, København, 1:96. 1968.

Engelsk pink, 1693. Efter Åke Classon Rålamb, 1693, 1:48. 1963.

Havbåd, 1720. Opmåling efter model på Dansk Fiskerimuseum, 1:1. 1965.

Orlogsmodel ca. 1700-50. Efter model på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 1:1. 1963.

Snaufregat *Blaae Heyren*, bygget på Gammelholm 1734. Efter sejltegnning af Andreas Turesen, Nyholm 1748, 1:96. 1963.

Snaufregat *Blaae Heyren*, bygget på Gammelholm 1734. Rekonstruktion efter Benstrup 1734 efter ombygning 1756, arrangementstegning, H&S 15-974-63 og rigningstegning på Orlogsmuseet 1756. 1:48. 1963.

- Snaufregat *Blaae Heyren*, bygget på Gammelholm 1734. Rekonstruktion efter arrangementstegning, H&S 15-974-63 og F.H. af Chapman, 1768, 1:48. 1963.
- Galioten *Fortuna*, 1742. Efter originaltegning på Rigsarkivet dateret 1747 af A. Eskildsen, Bremerholm, 1:48, 1:96. 1963.
- Snaubrig *Omenack*, konstrueret af H. Gerner 1777. Efter originaltegninger på Rigsarkivet, 1:48, 1:96. 1962.
- Hukkert *Rødefjord*, bygget på P. Appelbyes værft 1779. Efter tegning af H. Gerner, 1779. Rigsarkivet, 1:48, 1:96. 1961.
- Postjagt til Korsør-Nyborg *Mercurius*, bygget 1793 på Tåsinge. Efter tegning af E.W. Stibolt, 1793, 1:48, 1:96. 1960.
- Norsk jægte *Johanne* af Ranen, ca. 1800. Efter model på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 1:48, 1:96. 1965.
- Briggen *Hvalfisken*, bygget i Kalmar 1801. Sejltegning efter E.P. Bonnesen, 1850. Skitser af plan og opstalt efter model på K.G.H., opmålt 1955, 1:96. 1963.
- Lodsbåden *Allert*. Kopi af tegning af P. Sølling, 1806. 1:48.
- Lodsbåden *Allert*. Rekonstruktion udført på grundlag af P. Søllings tegning, 1806 og en model af samme stående på Søværnets Officersskole opmålt 1955, 1:48.
- Briggen *De trende Venner*. Kirkeskib i Anholt kirke 1819. Rignings-tegning 1:4. 1961.
- Evert *Anna Catharina* af Elmshorn, bygget 1824. Efter tegning og model af Richard Wagner, Flensborg, 1:48, 1:96. 1963.
- Kuf fra Haderslev, bygget på Rohwersværft, Nübbel ved Rendsborg 1800-50. Efter model og tegning af Richard Wagner, Flensborg, 1:48, 1:96. 1963.
- Skonnertbrig *Neptunus*, bygget på Kaas Plads, Christianshavn, 1843-44, efter originale tegninger og E.P. Bonnesens sejltegning fra 1847, 1:48, 1:96. 1961.
- Skonnertbrig *Neptunus*, bygget på Kaas Plads, Christianshavn, 1843-44. Rigningstegning til kirkeskib til Davidskirken, 1:96. 1961.
- Vagerkutteren *Løvenørn*. Konstrueret af E.P. Bonnesen 1845. Re-

- konstruktion efter E.P. Bonnesens originale tegning på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 1:48. 1963.
- Skitse til rigning til snaubrig, kirkeskibsmodel? 1:2. 1963.
- Jagt *Erna* af Marstal. Efter opmåling af model på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 1:48, 1:96. 1963.
- Bark *Nordlyset*, bygget på Løves Plads, Helsingør 1851-52, efter J.W. Løves konstruktion og E.P. Bonnesens sejltegnning fra 1852, 1:48. 1961.
- Briggen *Tjalfe*, bygget på P. Brandts plads, Troense 1853, efter sejltegnning fra 1858 og F.V. Niensens opmålingstegninger fra 1907, samt div. foto og billeder, 1:48, 1:96.
- Nicoline* af Listed, bygget af bådebygger Hansen, Svaneke 1850-60, efter model på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 1:24, 1:48. 1960.
- Krydsjagt *No. XXV*, *Inger* af Hov, bygget af skibsbygmester P. Petersen på E.P. Bonnesens værft i Nyborg 1859. Delvis opmålt i 1953, 1:48. Tegning ikke fuldendt, 1:48.
- Skonnert *Niels* af Fejø, bygget i Sakskøbing 1861, rekonstrueret efter skibets hovedmål og div. billeder af skibet, 1:24, 1:48. 1964.
- Bramsejlskonkonnert *Rota*, bygget på Rasmus Møllers værft, Fåborg 1875. Kopi af Rasmus Møllers originaltegninger fra 1875, 1:48, 1:96. 1975.
- Barkentine *Saga* af Marstal, bygget af Rasmussen og Bager, Marstal 1893, rekonstruktion efter den originale linietegning. Model på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg samt div. fotografier, 1:48, 1:96. 1963.
- Jagtskonkonnert *Mira*, bygget på Rasmus Møllers værft, Fåborg 1897, byg.nr. 38. Kopi af original sejltegnning på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 1:16. 1972.
- Kvase *Haabet*, bygget på Rasmus Møllers værft, Fåborg 1898, byg.nr. 39. Kopi efter original sejl- og linietegning, 1:16, 1:24. 1964.
- Fiskekutter *F.N. 137 Th. Brønnum* af Frederikshavn, bygget 1899 i Frederikshavn, efter opmåling af model på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 1:48, 1:96. 1961.

Jagtskonnert, hvorefter er bygget nr. 41 *Elona*, 1899 og nr. 43 *Halmø*, 1900, på Rasmus Møllers værft, Fåborg. Kopi af originaltegning, 1:24. 1972.

Sejltegning til en for-and-aft skonnert, hvorefter er bygget *Elona*, 1899, og *Halmø*, 1900, på Rasmus Møllers værft, Fåborg. Kopi af originaltegning, 1:48. 1972.

3-mastet skonnert *Yrsa* af Marstal, bygget på Gorm Clausens værft, Marstal 1901-02, efter tegning og model af Gorm Clausen, 1:48, 1:96. 1963.

3-mastet skonnert *Hamlet* af Marstal, bygget på Gorm Clausens værft, Marstal, 1904-05, efter tegning og model af Gorm Clausen, samt div. fotografier, 1:48, 1:96. 1963.

For-and-aft skonnert, byg. nr. 1, m/s *Karen* af Fejø, bygget på J. Ring-Andersens værft, Svendborg, 1907. Kopi af originaltegning, 1:48. 1972.

Galease *C. Stylsvig*, bygget på Rasmus Møllers værft, Fåborg, 1909. Kopi og rekonstruktion efter tegninger af Rasmus Møller, 1:48, 1:96.

4-mastet skonnert *Henriette* af Thurø, bygget på J. Ring Andersens værft, Svendborg, 1916, efter originale tegninger fra J. Ring Andersen, samt div. fotografier, 1:48, 1:96. 1965.

### *Modeller*

Åledrивkvase *De 13 Søskende*, bygget af Chr. Nielsen, Fejø 1911, 1:12. 1939.

Tyskekvase *Minna*, bygget Stralsund 1872, 1:12. 1940.

Nordenhusebåd *Hejmdal* af Nyborg, bygget i Nordenhuse 1870, 1:12. 1940.

Jagt *Castor*, bygget af skibsbygmester E.C. Benzon, Nykøbing Falster 1867, 1:24. 1941.

Isefjordsbåd *Maries Minde*, bygget i Liseleje 1895, 1:12. 1943.

Sundbåd *Thora*, bygget i Skovshoved 1913, 1:12. 1943.

Kadrejerjolle fra Dragør, bygget ved Sundet 1888, 1:12. 1943.

Lodsbåd *Helsingør*, bygget af Peter Bjerg, Helsingør 1866, 1:12. 1944.

- 2-smakkejolle fra Halmø, bygget på Tåsinge ca. 1890, 1:12. 1945.
- 3-smakkejolle *Susanne*, bygget i Middelfart ca. 1890, 1:12. 1945.
- Jolle fra Kerteminde, bygget i Kerteminde 1884, 1:12. 1945.
- S/S *E.M. Dalgas*, søsat 1930. Sektionsmodel 1:24, 1947.
- Dækspram *Prøven* af Fureby, bygget i Lyngby ca. 1885, 1:12. 1948.
- Kystbåd *Viking* af Klitmøller, bygget i Thisted 1917, 1:12. 1948.
- Kåg fra Randers, bygget i Randers 1917-18, 1:24. 1950.
- Krydsjagt *No. XXVII*, bygget af skibsbygmester N.F. Hansen i Odense, 1890. 1:24. 1952.
- M/T *Emma Mærsk*, søsat på Burmeister & Wain 1928. Sektionsmodel 1:24. 1954.
- M/T *Danmark*, søsat 1931. Sektionsmodel 1:24. 1955.
- Fåborg Skibsværft. Fra perioden 1974-78 med modellerne *Najaden* 1875, *Rota* 1875, *Thusnelda* 1876, *Clara* 1877, *August* 1878 samt *Hvalfisken* 1801. Skala 1:100. 1956.
- Postjagt *Mercurius*, bygget på Tåsinge 1793. Konstrueret af E.W. Stibolt, 1793. Model efter originaltegninger 1:24. 1960.
- Bark *Nordlyset*, bygget på Løves værft, Helsingør 1851-52. Konstrueret af J.W. Løve, Helsingør. Skala 1:48 efter originalkonstruktionsmodel, J.F. Petersens opmåling 1928 og E.P. Bonnesens sejltegnning fra 1852. 1961.
- Snaubrig *Omenack*, konstrueret af H. Gerner 1777, 1:48 efter originale tegninger på Rigsarkivet. 1964.
- Skonnert *Niels* af Fejø, bygget i Sakskøbing 1861. Skala 1:24 efter tegninger rekonstrueret ud fra skibets hovedmål og div. billeder. Skænket til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg af Niels Carl Nielsen og Christian Nielsen. 1965.
- Isbåd fra Storebælt, *No.43 Ltr.B.1881 K*, bygget til De danske Statsbaner i 1881, 1:24. 1965.
- 4-mastet skonnert *Henriette* af Thurø, bygget på J. Ring Andersens værft, Svendborg, 1916. Skala 1:48 efter originale tegninger og div. fotografier. Påbegyndt 1965, ikke fuldendt.
- Fregat *Roepstorff*, bygget 1778. Efter originale tegninger på Rigsar-



kivet, 1:48. Påbegyndt af civilingeniør Tage Blum, fuldført af Christian Nielsen. 1973.

*Artikler og bøger af Christian Nielsen*

*Opmåling af fartøjer*, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1958.

*Bådebyggeriet på Fejø og de danske åledrøkvaser*, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1961.

*Øen i Bugten*, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1966.

*Stål-motorskonnerten Karen af Fejø*, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1972.

*Danske bådtyper*, Søhistoriske skrifter VII. Handels- og Søfartsmuseet. København 1973.

*Wooden Boat Designs*, New York 1980 (engelsksproget udgave af »Danske bådtyper«).

*Sprydstriggen i Under sejl påny*, Maritim kontakt IV. København 1981.

## CHRISTIAN NIELSEN'S CONSERVATION WORK FOR THE DANISH MARITIME MUSEUM

### *Summary*

After finishing his apprenticeship Christian Nielsen took a job at Helsingør shipyard in 1937 in order to become proficient in the design and construction of ships. In the evenings he received private tuition from, amongst others, Knud E. Hansen, an engineer, in the theory and practice of ship design. Through Mr. Hansen, who was technical adviser to the Danish Maritime Museum, he met its Director, Knud Klem. The reason that the Museum was interested in Nielsen was because apart from being a very skilled drawer he was also an outstanding model builder, and the Museum took the opportunity of asking him to make a model of one of the old eel drifters his grandfather had built. In 1939 he delivered the finished model of the eel drifter »De 13 søskende« to the Museum.

This was the beginning of a long and fruitful connection with Nielsen. Realising how types of local craft were disappearing because of the use of engines and the industrialisation of fishing the Museum wished to obtain a record of such craft. For fifteen years Nielsen visited different parts of Denmark during the summer months. He would put his bicycle, baggage and surveying instruments on a train for as far as possible and then work his way along the coast. In these years he recorded and described about eighty different types of boat and ship.

In the winter months, or when not busy in his small boatyard on the island of Fejø, he worked up the material he had gathered during the summer. At this stage it was not possible for the Museum to appoint Nielsen to its staff, and his project was financed privately. Apart from making finished drawings of the surveys he had made he managed in the years between 1939 and 1953 to build a total of fifteen models, all of them without exception of extremely high quality. In 1953 he was appointed conservator at the Museum, after which, as well as many other duties for the Museum, he was able to devote himself to building models. Amongst many fine models the one of Rasmus Møller's yard at Faaborg deserves special mention. On a scale of 1:100 it depicts a typical Danish wooden shipbuilding yard in about 1875. In spite of its very small scale Nielsen has unerringly achieved a degree of detail exactly conforming to it. The model has been greatly admired both in Denmark and abroad and has considerable value in illustrating how an old wooden shipyard was equipped and functioned.

In addition to his everyday duties at the Museum Christian Nielsen also wrote a number of articles, of which that on boatbuilding on Fejø is one of the best. Also of importance is the publication of his drawings in »Wooden Boat Designs«, which has become a bestseller. Reprinted four times the book has up to now sold 8000 copies and an English edition has been published in New York.

Because of failing health Nielsen was unable in the years that remained to him to build any models. As a result of the interest aroused in old wooden ships - not least by the publication of his book - most of his time was taken up with answering enquiries from owners of wooden ships or boats who wanted to re-rig them. He took a keen interest in the Association of Wooden Ship Owners, which is concerned with the restoration and preservation of old wooden sailing ships and where he was extremely popular, being made an honorary member in 1974.

## MUSEETS PROTEKTOR

*Hendes Majestæt Dronning Margrethe II*

## MUSEETS KOMITE

Afdelingschef TAGE MADSEN\*, R<sup>1</sup>., formand  
Vagtmester KAJ ORLA ANDERSEN  
Direktør JENS DEGERBØL\*, R., næstformand  
Direktør JENS FYNBO, R<sup>1</sup>.  
Professor, dr.phil. KRISTOF GLAMANN  
Direktør CRISTEN HOVGAARD  
Underdirektør, kaptajn S.C. NYGAARD  
Direktør, civilingeniør H.J. ESMANN OLESEN  
Grosserer, direktør KNUD OLESEN\*, R<sup>1</sup>.  
Rigsantikvar, professor, dr.phil. OLAF OLSEN\*  
Skibsreder CARL RENTZ-PETERSEN  
Direktør, cand.jur. TAGE G. SØRENSEN\*, R<sup>1</sup>.  
Viceadmiral S.S. THOSTRUP, SK.  
Skibsfører E. UDBY-HANSEN, R<sup>1</sup>.

### *Komiteens sekretær*

Ekspeditionssekretær i Industriministeriet, cand.jur. E. ASSENS

De med \* betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

## PERSONALE

(pr. 1/9 1983)

*Museumsdirektør:* Cand.mag. HANS JEPPESEN

*Museumsinspektør:* Mag.art. HANNE POULSEN

*Skibsteknisk konsulent:* MORTEN GØTHCHE

*Museumsassistent:* ERIK SCHOU ANDERSEN

*Sekretær:* JOHNNA HENDRIKSEN

*Bogholder:* KAYA HANSEN

*Assistent, museumsfagpædagog:* HANNE BESSER

*Kustoder:* SVEND JOHANNESSEN og

HANS HENNING JØRGENSEN

*Ekstrakustode:* ALICE VENSLEV

*Rengøringsassistenter:* EDITH CHRISTENSEN og

ELNA STAUGÅRD MORTENSEN

*Videnskabelig medarbejder:* Cand.phil. KÅRE LAURING

# HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

## BERETNING FOR ÅRET 1982

Året har været præget af arbejde med de mere langsigtede perspektiver, og derfor indledes beretningen med en omtale af opgaver, som forhåbentlig bliver beretningsstof i de kommende år.

På to afgørende områder er museet væsentligt bedre stillet end for blot et par år siden.

Takket være en bevilling på 1,55 million kroner fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål kan der i vinteren 1983-84 installeres elektrisk lys i museets permanente udstilling på Kronborg, og ved Forsvarsministeriets beslutning om at afvikle Kronborg Kaserne som militært område, er der skabt mulighed for, at museet kan få opfyldt et andet længe næret ønske om bedre egnede lokaler til magasiner, bibliotek, værksted, kontorer, særudstillinger og foredrag. De to største usikkerhedsmomenter i denne plan er tidspunktet for Forsvarets aflevering af området til en anden myndighed og uvisheden om, hvorvidt det økonomiske grundlag for et sådant »hamskifte« kan etableres. Det er dog mit indtryk, at den almindelige forståelse for søfartshistoriens betydning og for museets vanskelige vilkår, samt Komiteens entydige støtte til planen, vil sikre dens gennemførelse. I det følgende skal der på mere traditionel vis redegøres for årets gang.

### *Indsamling og registrering*

Takket være den store kreds af nye og gamle venner har museet også i år modtaget mange gaver. Enkelte af disse erhvervelser er omtalt særskilt andetsteds i denne årbog, og sidst i beretningen er opstillet en fuldstændig liste. Den kulturhistoriske værdi af disse kan næppe overvurderes, og museet modtager fortsat og med stor glæde henvendelser herom.



Souvenirs fra Ny Caledonien. To nautiluskaller udkårne i gennembrudt mønster og forsynet med graverede portrætter i stålstiketeknik. Fra et dødsbo på Frederiksberg modtog Handels- og Søfartsmuseet i 1982 gaven som en fornem repræsentant for en type inden for genren sømandssouvenirs. *Acquired in 1982, souvenirs from New Caledonia. Two tritons decorated in lattice work and engraved with ladies' portraits*

For bedre at udnytte det materiale, som allerede er indgået i samlingerne, er der i år indledt en revision af registreringsproceduren og stikordskartotekerne. Dette arbejde vil næppe kunne afsluttes før 1984.

### *Bevaring*

Af museets omfattende skibsportrætsamling er to akvareller blevet udvalgt til restaurering. Det drejer sig om jagten »Haabet« udført af Jacob Petersen og »Betsy & Susanne« af H.v. Minden. Desuden er fire laveringer (fra omkr. 1710-15) af Jacob Admiraal blevet rensede og restaurerede.

Chefkonservator Bent Hacke fra Kunstmuseernes Fælleskonservering har givet en samlet vurdering af malerisamlingens beva-

ringstilstand, som sammenholdt med den »trangsækkefølge«, der allerede er udarbejdet i samarbejde med chefkonservator Ole Alkjær sig fra Nationalmuseets Farvekonservering giver et solidt grundlag for de kommende års prioritering af malerikonserveringsopgaverne.

En deponeringsaftale med Udenrigsministeriet vil også forbedre enkelte værkers bevaringstilstand, da ministeriet har givet tilsagn om at betale de hermed forbundne restaureringsudgifter.

På længere sigt er det dog ganske afgørende, at museet sikres bedre egnede magasiner, for kun herved kan man begrænse de fremtidige konserveringsudgifter. Det er som bekendt bedre at forebygge end at helbrede.

### *Formidling*

Museets mest omfattende udstillingsarrangement var »Helsingør Værft gennem 100 år«, som i tiden 26/2-1/10 kunne ses på Kronborg. Sidst på året kunne de besøgende glæde sig over en mindre særudstilling om Krydstoldvæsenet, produceret af Toldmuseet.

Besøgstallet blev i år 95.069, og hermed lidt mindre end foregående år. Samme tendens ses hos de fleste danske museer. En god sommer giver sjældent høje besøgstal. Til gengæld har stadig flere skoleelever besøgt museet som led i undervisningen, og mange har udnyttet det tilbudte opgavemateriale.

I efteråret præsenterede museet desuden »Maritime Souvenirs« i Sparekassen SDS-afdeling i Prøvestenscentret - et af Helsingørs største indkøbs- og boligområder.

Til den udadrettede virksomhed hører også de talrige faglige forespørgsler, tegnings- og fotobestillinger. I år blev det til 137 stk., som affødte korrespondance, og dertil kan lægges omkr. 200, der er besvaret telefonisk.

Endvidere holdt Hanne Poulsen den 20/3 foredrag på Göteborgs Sjöfartsmuseum i anledning af, at en samling af gallionsfigurer af rederiet Nordstiernan A/B blev deponeret og opstillet på museet. Det drejer sig om den store samling af gallionsfigurer, der indtil

1938 hørte hjemme på Skagens Hotel. Hans Jeppesen har den 5-6/7 været gæstelærer på Askov Højskole ved et sommerkursus med temaet »Kunst og Museer«.

#### *Organisation og samarbejde*

For at forbedre den interne forretningsgang og kommunikation er der udarbejdet en ny nøgle til det administrative arkiv, regler for behandling af foto- og tegningsbestillinger og et skema, som anvendes ved midlertidig flytning af udstillede genstande. I samarbejde med museets revisor er der desuden introduceret en ny kontoplan.

De månedlige personalemøder er genoptaget, og et underudvalg, som har beskæftiget sig med sikring og sikkerhed, har givet forslag til både mere omfattende forbedringer og til ændringer, som umiddelbart kan gennemføres.

Mandag den 10/5 foretog det samlede personale en studietur og ekskursion til Vikingskibshallen. Efter forevisning af museet og samtaler med kolleger var der arrangeret sejlads på Roskilde fjord med Nordlandsbåden »Rana«.

Den 1/7 fratrådte Hans Jeppesen som formand for Statens Museumsnævn, og det eneste tillidshverv, som videreførtes, var medlemsskabet af den af Kulturministeriet nedsatte arbejdsgruppe, der siden har afleveret forslag til en ny museumslov.

Først på sommeren blev Hanne Poulsen valgt til formand for museumsrådet for Frederiksborg amt, og samtidig overtog Hans Jeppesen pladsen efter Hanne Poulsen i Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning.

I dagene 31/8-3/9 var Handels- og Søfartsmuseet vært ved de nordiske maritime museers 9. arbejdsmøde, som denne gang afholdtes i Svendborg. En bevilling af Kulturministeriets tipsmidler sikrede, at programmet kunne gennemføres. Som kursussekretær fungerede Kirsten Rex Andersen, Roskilde.

Museets personale har i øvrigt deltaget i følgende kurser:

Dansk kulturhistorisk museumsforenings formidlingskursus 3-5/3, Hanne Poulsen og Hanne Besser,

Dansk Maritimhistorisk Konference 16-18/4, Hanne Poulsen og Hans Jeppesen,  
Foreningen af Danske Kunstmuseers årsmøde og kursus 23-25/8, Hans Jeppesen og Hanne Besser,  
Fagligt orienteringsmøde 17-19/11, Hans Jeppesen og Hanne Poulsen.

### *Personale*

Ved konservator Christian Niensens død den 12/8 mistede museet en enestående medarbejder. Da en efterfølger ikke kunne ventes at have samme brede erfaring og indsigt, blev konservatorstillingen delt på to personer, således at arkitekt m.a.a. Morten Gøthche på honorarbasis viderefører rådgivninger til restaureringsinteresserede fartøjsjere i samarbejde med en museumsforvalter, som i øvrigt har den almindelig vedligeholdelse af bygninger og samlinger som sit arbejdsområde. Museumsforvalterstillingen blev først besat i begyndelsen af 1983.

Blandt de timelønnede medarbejdere har Alice og Dan Venslev virket som ekstrakustoder, og Maria Ekberger som studentermedhjælp.

To ønsker er blevet til realiteter, og for adskillige af museets ansatte har 1982 været præget af drøftelser, møder, mindre undersøgelser og vurderinger af hidtidige arbejdsformer for at forberede de ændringer, som i de kommende år vil forøge mulighederne for at gøre Handels- og Søfartsmuseet mere vedkommende og tilgængeligt for nutidens besøgende, samt sikre bevaringen af denne enestående del af vor maritime kulturarv.



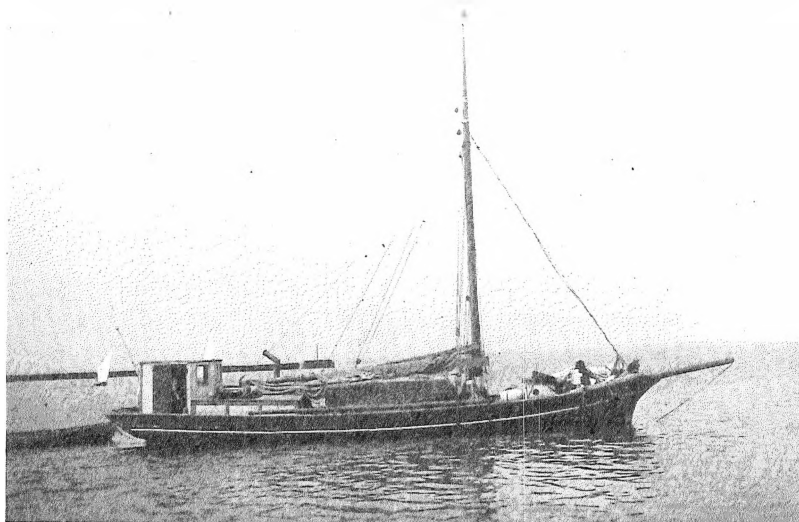
## SAMLINGEN FRA PASTOR OLAF KURE I ASSENS (1898-1981)

Hver gang museet gennem årene har arvet et arkiv fra en *shiplover*, er museets egne samlinger blevet rigere, men samtidig betyder det, at vi har mistet endnu en af vore værdifulde kontakter ude omkring i landet. Gennem mange år har museet, danske søhistorikere og et stort antal privatpersoner haft forbindelse med pastor Kure i Assens. Her kunne man med usvigelig sikkerhed få oplysninger om danske sejlskibe og motorsejlere fra 1860 og op til vor egen tid.

Olaf Kure var født på Bornholm 1898. Hans far var lærer, men hjemmets to drenge var stærkt draget mod søfarten og førte lister over skibsankomster til havnen i Neksø. Broderen Asger blev skibsfører, mens Olaf blev teolog. Hans interesse for børn og unge og hans udlængsel blev på een gang imødekommet ved, at han blev huslærer for forfatteren Knud Andersens børn, da familien boede på Tenerife.

Som student fotograferede Kure de sidste store sejlskibe i Københavns havn, men det var først, da han i 1939 kom til Assens som kapellan, at han systematiserede sin indsamling af oplysninger om skibe bilagt billeder. Samlingen blev forøget ved samarbejde med lods Gruelund, Alfred Rosendahl, Jens Malling, F. Holm-Petersen og Kaj Lund. Olaf Kure fotograferede selv de skibe, han så i Assens og i de mange andre danske havne, som han besøgte på sommersejladser med sin skibsførerbror.

Olaf Kure havde testamenteret sit arkiv til Handels- og Søfartsmuseet. Han var selv klar over, at fremmede kunne have svært ved at finde rundt i hans kasser, æsker, albums og stilehefter, og i sit otium udarbejdede han registre og nøgler til samlingen. Efter Kures død i september 1981 gennemgik og registrerede H. Erhardt Clausen hele samlingen, og i maj 1982 kunne museet hente et mindre vognlæs i Assens bestående af skibsbilleder, navnebrætter, kartotekskasser med kort samt et tusindtal af fotografier og udklip. Også mange bøger, især danske og udenlandske skibslistes, modtog vi.



Sejlskib med ilagt motor »Vika« af Bandholm fotograferet i Assens havn 1951 af Olaf Kure. Skibet havde ført en omskiftelig tilværelse, efter at det i 1884 var blevet søsat i Aarhus som skonnert »Sara Marie«. I 1962 blev »Vika« ophugget i Bandholm. *Sailing boat with engine. The Vika of Bandholm, photographed in Assens harbour in 1951 by Olaf Kure. It had a varied career after its launching in Aarhus in 1884 as a schooner, the Sara Marie. Broken up in 1962 in Bandholm.*

Arkivmaterialet omfatter mange tusinde sejlskibe og motorsejle-  
re, hovedsagelig danske. Oplysningerne omfatter rigning, bygge-  
sted, størrelse målt i brt., ejer, skibsnavn, hjemsted, navneskift, om-  
rigning og ombygning samt priser. Med sin aldrig svigtende interes-  
se for næsten blev Kure ikke træt af at fortælle om de menneskelige  
relationer, der lå bag de ofte særprægede skibsnavne.

I 1954 kunne Olaf Kure forære Assens Sømandsforening et illu-  
streret register over skibe, der gennem 400 år havde haft tilknytning  
til Assens.

Ellers havde Kure ingen intentioner om at bearbejde og udgive

sit materiale. Men takket være hans minutiøst udførte registrering af de små skibe og hans store hjælpsomhed har mange draget nytte af hans viden ved udarbejdelse af egne værker. Endnu flere vil få glæde af Kures arkiv, efter at det nu er kommet til Handels- og Søfartsmuseet.

*Hanne Poulsen*

*Summary*

From the deceased clergyman Olaf Kure in Assens, a little town at Funen the Maritime Museum inherited all his files with information about small Danish sailing crafts collected during the most of his lifetime supported by photographs, papercuts, watercolours, nameboards and books.



OVERLÆRER KNUD FREDFELDT  
(1918-1982)

I forsommeren 1982 mistede Handels- og Søfartsmuseet en anden af sine gode venner. Knud Fredfeldt voksede op i kvarteret omkring Københavns Sydhavn, og havnen var det sted, hvor drengen helst opholdt sig. Han tegnede skibene, der lå her, og de ældste billeder i hans samling af fotografier havde han taget 10-12 år gammel med sit første boxkamera. Det var billedet af skibet, der hele livet skulle være det væsentlige i Fredfeldts maritime interesse. Snart satte han sig det mål at få billeder af helst alle sejlende damp- og motorskibe i den danske handelsflåde. Under det senere samarbejde med andre danske *shiplovers* lånte Fredfeldt fotografier af ældre skibe, disse affotograferede han, og aftrykkene byttede han bort mod andre billeder. Hvad der begyndte som en privat hobby, blev udviklet og sat i system til glæde ikke alene for danske *shiplovers*, men også for Handels- og Søfartsmuseet, der for ca. tyve år siden kom med i samarbejdet. Fredfeldt sørgede for, at museet til sit billedkartotek fik et fotografisk aftryk af alle nye skibe og lånte vore gamle fotografier til affoto-

grafering. Når gamle billed- og negativsamlinger kom for dagens lys, var det Fredfeldt, der formidlede aftryk til interesserede og til museet. Den sidste store tjeneste, Fredfeldt gjorde os, var at kopiere 350 glasplader, som vi havde lånt af skibsfotograf Rasmussen i Odense.

Også erhvervene, der i opgangstider ikke altid har følt sig kaldet til at registrere data og bevare historiske minder, søgte og fik hjælp af Fredfeldt. Og denne hjælp blev påskønnet. Med skibe fra D/S Dansk-Fransk fik han tre rejser til Congo. Nu var dog også hans arbejde for skibsadoptionen kommet ind i billedet. I næsten 40 år var Fredfeldt lærer på Frederikssundvejens Skole, og da tanken om at skoleklasser kunne adoptere større skibe i handelsflåden skulle realiseres, blev Fredfeldt det naturlige bindeled mellem skolen og rederiet. Ved siden af skibene omfattede Fredfeldt sine elever med stor kærlighed. Når han i skoleferierne aflagde sine velkomne besøg heroppe, endte han altid med at tale om sine elever, hvor han i selv det værste bøllefør så en positiv mulighed. Vi, der her på museet kendte Knud Fredfeldt, føler, at vi langt fra er de eneste, der har lidt et stort tab ved hans alt for tidlige bortgang.

I overensstemmelse med Knud Fredfeldts ønske overtog Handels- og Søfartsmuseet hans store samling af skibsnegativer og tilhørende aftryk. Aftrykkene er samlet i bind efter rederi, og da museets egen billedsamling er indordnet alfabetisk efter skibstype, har disse albums vist sig at være til stor nytte i vort daglige arbejde.

I alt omfatter Fredfeldts samling ca. 120 større og mindre albums, et livsværk som museet er meget taknemmelig over at modtage.

*Hanne Poulsen*

#### *Summary*

For several decades Knud Fredfeldt a teacher took photographs and collected old pictures of Danish steam and motorvessels, thereby assisting the Maritime Museum very much. After his death in 1982 his huge collection of negatives and prints contained in 120 albums was donated to the Museum, where it is considered a very important addition to the collections.

## GAVELISTE FOR ÅRET 1982 (supplement til de i årsberetningen omtalte gaver)

### *Diverse*

*Hans Chr. Andersen*, København: maleri af bark »J.J. Lotz« udført af W.H. Yorke; *Asg. Bregnhardt*, København: model af lineskibet »Fredericus Quartus«; *Mads K. Böye*, Vordingborg: flaskeskibsmodel af skonnert »Vigilant« af St. Croix; *Tom H. Christensen*, Køge: 1 stk. jernbeton fra skib af beton; *Danmarks Skibsplade*, Søborg: skibsplade nr. 12; *Fredericia Museum*, Fredericia: arkivalier vedr. N.V.F. Jørgensen; *Mogens Friis*, Hellerup: to konkylier med indgraverede kvindeportrætter; skibssingeniør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn: sejltegning til 3-m skonnert »Hans« og generalarrangementstegning af M/S »Hans Hedtoft«; fru *Tove Hagstrøm*, København, sømandssouvenir hjemtaget fra England: flaske med Kristi marterredskaber; bibliotekar *Peter Heiberg*, Fredensborg: rederiflag for Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab; læge *Torben Heiberg*, Fredensborg: arkivalier vedr. kaptajn Hans Chr. Christensen; *Helsingør Værft*: forskelligt skibsbygningsværktøj; *Industriministeriet*: arkivalier; fru *Helga Jessen*, Rudkøbing: maleri af S/S »Taarnborg« udført af E. Thomsen; *Viggo Jørgensen*, Helsingør: 2 nittehamre, 1 stemmemaskine, diverse mejsler, 1 pose smedenitter, bor etc.; *Kongelige Grønlandske Handel*: førstedagskuverter med årets grønlandske frimærker; pastør *O. Kure*: arkivmateriale (se nærmere s. 237); *Morsø Lokalhistoriske Arkiv*: medlemsberetning til lystsejlere 1873; revisor *Gerh. Møller-Nielsen*, Slagelse: arkivalier vedr. skibsfører H. Olsen, Helsingør; *Fr. Nielsen*, Haslev: en ikke udfyldt søpasformular fra Frederik VII's tid; fru *Else Sommer Petersen*, Frederiksberg: et sæt konstruktionstegninger til 3.mst. stålbark samt en taklet model udført af giverens mand efter tegningerne; *Aalborg Værft A/S*: tegninger og fotos af M/S »Ove Skou« samt arrangementstegninger til krydstogtskibet M/S »Tropicale«.

### *Fotogaver*

Maskinchef *Paul Bell*, Korsør; gymnastiklærer *Ellen Boldsen*, Helsingør; *Tom H. Christensen*, Køge; arkitekt, m.a.a. *Bo Cock-Clausen*, Hellerup; *Dragør lokalhistoriske arkiv*, Dragør; *Svend Elmquist*, København; fru *Ellis Fredfeldt*, Vanløse; *Svend Hacke*, Helsingør; *P. Høybye*, Søby; pastør *Olaf Kure*, Assens; kaptajn *Kaj Lund*, København; *M.C. Müllertz*, Sc. Croix; *Nakskov Skibsværft*, Nakskov; ingeniør *K.V. Nielsen*, Helsingør; fr. *K. Persson*, Kvistgård; lærer *Palle Petersen*, Måløv; *Jens Emil Riedel*, Helsingør; *Erik A.*

Ronnberg jr., Rockport; *Henry Chr. Simonsen*, Valby; *Søværnets Materielkommando*, Holmen; *Erik Weinreich*, Kalundborg; fhv. inspektør *R. Wiese*, København; *C. Major Wright*, London; *Aalborg Værft A/S*, Aalborg.

### *Boggaver*

Lærer *Ove Bak*, Ranum; *K. Clausen*, Wilhelmshaven; *Svend Elmquist*, København; skibsingeniør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn; *Børge E. Hansen*, Fanø; professor *Reimar Hansen*, Berlin; *Helsingør Værft*, Helsingør; fru *Elisabeth Henningsen*, Helsingør; dr.phil. *Henning Henningsen*, Helsingør; søfartshistoriker *F. Holm-Petersen*, Troense; *Høst & Søn's Forlag*, København; fil.dr. *Sam Owen Jansson*, Bromma; pastor *Olaf Kure*, Assens; *Bror Kruuse*, Faaborg; *Rolf Larsen*, Åbenrå; mag.art. *Peter Ludvigsen*, Aalborg; *Maskinmestrenes Forening*, København; *Bo Nielsen*, Fredensborg; *Norsk Sjøfartsmuseum*, Oslo; *Det norske Veritas*, Oslo; *Erik A. Ronnberg jr.*, Rockport; skibsinspektør *Søren Thorssøe*, Allerød.

# HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1982

<i>Indtægter</i>	
Indtægt ved forevisning .....	360.284
Statens tilskud .....	1.435.347
Private bidrag ifølge specifikation .....	70.250
Renter .....	15.044
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske Skrifter, kort, billedbøger, postkort m.v. ....	22.268
Tilskud til specialopgaver .....	0
	<u>Kr. 1.903.193</u>

<i>Udgifter</i>	
Administration og drift:	
Lønninger, honorarer, pensionsudgifter m.m. ....	1.490.605
Renholdelse af lokaler .....	147.454
Opvarmning og lys .....	72.881
Kontorhold og diverse .....	86.212
Kørsel og transport .....	5.213
Assurance og ATP .....	<u>28.407</u>
	1.830.772
Museets samlinger:	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. ....	57.597
Afskrivninger:	
Inventar .....	8.527
Overskud overført til kapitalkonto .....	6.297
	<u>Kr. 1.903.193</u>



## STATUS PR. 31. DECEMBER 1982

### *Aktiver*

<b>Likvide midler:</b>			
Kassebeholdning .....	4.286		
Den Danske Bank .....	<u>348.304</u>		352.590
Udestående fordringer .....			138.847
Beholdning af kataloger, farvepostkort, skibstallerkner, bøger m.v. . .			48.800
Mellemregning med Generalkonsul L.O.G. Amundsens gave .....			0
<b>Inventar:</b>			
Saldo pr. 1. januar 1982 .....	36.630		
Tilgang - afgang .....	<u>6.006</u>		
	42.636		
Afskrivning ifølge driftsregnskab .....	<u>8.527</u>		34.109
<b>Samlingen:</b>			
Saldo pr. 1. januar 1982 .....	4.398.705		
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. ....	57.597		
Modtagne genstande m.v. ....	<u>98.215</u>	<u>4.554.517</u>	
			<u>Kr. 5.128.863</u>

### *Passiver*

<b>Diverse kreditorer:</b>			
Diverse .....	1.460		
A-skat .....	56.133		
Omkostninger og feriepenge .....	21.503		
Merværdiafgift .....	940		
Forudmodtaget statstilskud .....	<u>340.000</u>		420.036
<b>Kapitalkonto for museet:</b>			
Saldo pr. 1. januar 1982 .....	4.546.717		
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. ....	57.597		
Modtagne genstande m.v. ....	98.216		
Overskud ifølge driftsregnskab .....	<u>6.297</u>	<u>4.708.827</u>	
			<u>Kr. 5.128.863</u>

*Specifikation af private bidrag 1982*

BP Olie-Kompagniet A/S .....	300
Concord-Line A/S .....	500
Dampskibsselskabet Hafnia's Fond .....	500
Danmarks Rederiforening .....	10.000
Den Danske Bank .....	2.500
A/S De Danske Sukkerfabrikker .....	1.000
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark .....	2.500
Helsingør Kommune .....	9.500
J.C. Hempels Legatfond .....	4.000
Holdingsaktieselskabet Dannebrog .....	1.500
A/S Københavns Handelsbank .....	2.500
Kryolitselskabet Øresund A/S .....	1.000
Magasin du Nord's Fond .....	5.000
Rederiet Mercandia .....	500
Nordtramp I/S .....	1.000
Privatbanken A/S .....	2.500
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab .....	200
Gerda og Victor B. Strands Fond .....	10.000
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise .....	2.000
A/S Dampskibsselskabet Torm .....	250
Wm. Vetts Fond .....	10.000
A/S Det Østasiatiske Kompagni .....	3.000
	<u>Kr. 70.250</u>

De efter 1. januar 1983 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med museets bøger, som vi har revideret.

København, den 18. februar 1983.

**EIGIL BRUHN**  
statsaut.revisor

**BJARNE HANSEN**  
statsaut.revisor

# GENERALKONSUL L.O.G. AMUNDSSENS GAVE

## DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1982

<i>Indtægter</i>	
Renter af obligationer .....	11.660
Renter af bankindestående .....	5.269
	<u>Kr. 16.929</u>

<i>Udgifter</i>	
Depotgebyrer .....	236
Overskud overført til kapitalkonto .....	16.693
	<u>Kr. 16.929</u>

### STATUS PR. 31. DECEMBER 1982

<i>Aktiver</i>	
Likvide midler:	
Den Danske Bank .....	98.338
Obligationer (kostpriser):	
68.000 kr. 12% Dansk Statslån 1983 I .....	61.803
(kursværdi 31.12.1982: 66.980 kr.) .....	<u>Kr. 160.141</u>

<i>Passiver</i>	
Mellemregning med museet .....	0
Kapitalkonto:	
Saldo 1. januar 1982 .....	132.151
Kursgevinst udtrukne obligationer .....	11.297
Overskud ifølge driftsregnskab .....	16.693
	<u>Kr. 160.141</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med det førte bogholderi, som vi har revideret.

København, den 18. februar 1983.

EIGIL BRUHN  
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN  
statsaut.revisor

# ARKITEKT J. FRIIS-PEDERSENS ARV

## DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1982

<i>Indtægter:</i>	
Provision ved salg af bogen Sejlskibe .....	17.760
Indvundne renter .....	99.268
Fortjeneste ved salg af bøger og plakater .....	1.178
	<u>Kr. 118.206</u>

<i>Udgifter:</i>	
Gebyrer .....	1.312
Revisor .....	<u>2.440</u> 3.752
Overskud overført til kapitalkonto .....	114.454
	<u>Kr. 118.206</u>

## STATUS DEN 31. DECEMBER 1982

<i>Aktiver:</i>	
Likvide midler:	
Den Danske Bank .....	186.313
Obligationer (kostpriser):	
264.000 kr. 12% Krf.Danmark Alm. Real 64.s. 2022 .....	172.751
55.000 kr. 12% Krf.Danmark Alm. Real 63.s. 2012 .....	<u>34.788</u> 207.539
(kursværdi andrager 31/12 1982: 216.645 kr.)	
Pantebreve (arvebeløb):	
145.763 kr. 16% pantebreve i matr.nr. 23 ey, Lyngby .....	110.548
293.426 kr. 9% pantebreve i matr.nr. 23 ey, Lyngby .....	<u>170.221</u> 280.769
Udlæg vedrørende projektering belyningsanlæg i museets lokaler .....	50.138
Tilgodehavende merværdiafgift .....	0
Beholdning af bøger .....	<u>14.900</u>
	<u>Kr. 739.659</u>

<i>Passiver</i>	
Skyldige omkostninger .....	2.440
Kapitalkonto:	
Saldo 1. januar 1982 .....	607.852
Kursfortjeneste afdrag på pantebreve .....	14.913
Overskud ifølge driftsregnskab .....	<u>114.454</u> 737.219
	<u>Kr. 739.659</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med det førte bogholderi, som vi har revideret.

København, den 18. februar 1983.

EIGIL BRUHN  
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN  
statsaut.revisor

## HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS PUBLIKATIONER M.M.

Af serien Søhistoriske Skrifter kan fås:

- VI. *Jørgen H.P. Barfod*: DANMARK-NORGES HANDELSFLÅDE 1650-1700 (1967). Bogladepris kr. 34,50.
- VII. *Christian Nielsen*: DANSKE BÅDTYPER (1973), nu i 4. oplag. Bogladepris kr. 165,00.
- VIII. *Niels Truelsen*: SKIBE I SØEN 1805 (1979). Bogladepris kr. 187,70.
- IX-XI. SEJLSKIBE, opmålt, tegnet og fotograferet af *Jens Friis-Pedersen*  
I: Danskbyggede træskibe (1980); II: De sidste i Grønlandsfarten (1981); III: Nordiske fartøjer (1982). Bogladepris pr. bind kr. 295,00
- XII. *Henning Henningsen*: SØMANDEN OG KVINDEN. Et kapitel af sømandslivet i sejskibstiden (1981). Bogladepris pr. bind kr. 134,00.

---

*Hanne Poulsen*: GALLIONSFIGURER OG ORNAMENTER på danske skibe og i danske samlinger (1976). Bogladepris kr. 200,85 (nedsat). Samme bog i engelsk oversættelse: FIGUREHEADS AND ORNAMENTS on Danish Ships and in Danish Collections (1977). Bogladepris kr. 106,00 (nedsat).

SØHISTORISK BILLEDBOG. 150 dejlige billeder i sort/hvidt og i farver fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst. - Medlems- og bogladepris kr. 15,00.

Museets smukke, efterhånden klassiske PLAKAT, tegnet 1948 af Sikker Hansen og litograferet i 11 farver. - kr. 10,00.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inklusive den nugældende moms.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 02-21 06 85).

# SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

## BERETNING FOR 1982-83

Selskabets årlige generalforsamling 1983 fandt sted den 11. august 1983 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg.

Formanden, museumsdirektør Henning Henningsen bød velkommen. Til dirigent valgtes stadsbibliotekar E. Buch Vestergaard. Derefter aflagde formanden følgende beretning:

»Atter i år har vi ligesom i 1982 henlagt generalforsamlingen til om aftenen, da vi har på fornemmelsen, at tidspunktet for mange af vore medlemmer passer bedre end om eftermiddagen. Jeg byder på selskabets vegne alle de fremmødte venner hjertelig velkommen.

Om selskabet kan jeg oplyse, at *medlemstallet* pr. dato ligger på 1498, hvoraf de 85 er livsvarige. Dette er en lille tilbagegang siden sidste år, da der var 1518 medlemmer. Det har desværre været nødvendigt at slette en del restanter.

Formanden plejer i sin beretning gerne at omtale *selve museets* aktiviteter og forhold med nogle ord, da dette selvfølgelig interesserer medlemmerne i høj grad. Jeg har aftalt med museets direktør, Hans Jeppesen, at han, der er langt nærmere til det end jeg, overtager dette hverv og bagefter fortæller os, dels om hvad museet har bedrevet i det forløbne år, og dels om hvilke planer og ønsker man har og håber at kunne få opfyldt i den nærmere fremtid.

Som De ved, har selskabet for et par år siden begyndt udsendelsen af to serier *Maritim Kunst* som afløser af den populære kompasplatteserie. Først og fremmest *Pokalserien* fremstillet af Holmegaards Glasværk i typen Wellington med indslebne fremstillinger af ældre skibstyper efter tegning af Per Bøgh. I 1981 udsendtes Kinafarerpokalen med afbildning af fregatten »Norge«, og i 1982 kom Ostindiefarerpokalen, visende fregatten »Oldenborg«. I år udsendes Vestin-

diefarerpokalen, prydet af hukkertfregatten »Friderica«. Dernæst *Kalkmaleri-fliseserien* med gengivelser i farver efter middelalderlige skibsfremstillinger i danske landsbykirker. Fliserne 1981 og 82 gengav skibe fra Højby kirke, og flisen 1983, som er i arbejde på Den kgl. Porcelainsfabrik, vil vise Harald Hårderådes skib fra Skamstrup kirke. Disse to serier er af højeste karat, hvad enhver, der har set dem, kan bekræfte. Desværre er de ikke blevet den succes, vi havde regnet med. Jeg kan på selskabets vegne anbefale Dem at købe dem til Dem selv eller bruge dem som gaver, ikke mindst ved jubilæer og andre større begivenheder. De penge, vi tjener på salget, vil komme selskabet og derved museet til nytte. Som De sikkert husker, har skattemyndighederne bevilget selskabet fritagelse for beskatning af fortjenesten.

Af *gaver* fra selskabet til museet i det forløbne år kan foruden årbogen, som jo er og altid har været den største gave, nævnes, at det har givet en sum som erkendtlighed i forbindelse med erhvervelsen af afdøde overlærer Knud Fredfeldts store og værdifulde negativsamling. Endvidere har selskabet ydet tilskud til den gennem mange år pågående restaurering og konservering af museets malerier. Dette konserveringsarbejde, som er yderst nødvendigt, er meget dyrt og langsommeligt. I virkeligheden kan vi med bedrøvelse sige, at vi ikke kan følge med, mens forfaldet langsomt og ubønhørligt skrider frem. Man har i første række måttet udtage de malerier, som trænger mest til en konservering, og som er af en særlig emnemæssig og kunstnerisk kvalitet.

For et par år siden vedtog bestyrelsen, at årbog 1984 skulle fremtræde som et festskrift til konservator Christian Nielsen på hans 70-års dag. Desværre døde han for et år siden, og man har derfor besluttet sig til at udsende dette års *årbog* som et mindeskrift for ham i stedet for. En kreds af Christian Niensens kolleger og venner i ind- og udland har bidraget med en række artikler, som alle behandler emner fra Christian Niensens arbejds- og interessefelt: småskibstyper, skibs- og bådebygning, maritime skikke osv., ligesom der gives en vurdering af hans værk og en fuldstændig fortegnelse over hans be-

rømte opmålinger og de af ham byggede modeller. Materialet er hos bogtrykkeren, og vi glæder os alle til bogen, samtidig med at vi beklager, at han ikke selv kan opleve den.

Til slut vil jeg takke alle vore trofaste medlemmer for deres interesse for museet og dets arbejde, og ligeledes de bidragydere, der som altid har støttet os i vort arbejde og hjulpet os økonomisk med årbogens udsendelse. Der skal ligeledes rettes en tak til Kronborgs myndigheder, som har givet os lov til at benytte Erik af Pommers gamle »camera«, og til pressen, som altid har behandlet selskabet på en positiv måde og har anmeldt årbogen og omtalt vore kunstprodukter med stor forståelse.

Formandens beretning godkendtes.

Efter formandens beretning orienterede museumsdirektør Hans Jeppesen om museets virksomhed i 1982 og om planerne for de kommende år. Foranlediget af en bevilling på 1,55 mill.kr. fra A.P. Møller og hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål kan der i vinteren 1983/84 installeres elektrisk lys i museets lokaler på Kronborg, og ved Forsvarsministeriets beslutning om at afvikle Kronborg kaserne som militært område, er der skabt mulighed for, at museet kan få opfyldt et andet længe næret ønske om bedre lokaler til særudstillinger, bibliotek, magasiner, værksted og kontorer. Hans Jeppesen gennemgik hovedtrækkene i den 10-årsplan, der af museets komité er godkendt som grundlaget for de kommende års virksomhed.

Hans Jeppesen forelagde som kasserer selskabets regnskab for perioden 1.4.1982 - 31.3.1983. Regnskabet sluttede med et underskud på kr. 14.583, der i lighed med foregående år måtte tilskrives et svigtende salg af *Maritim Kunst*. Skibsfører H.L. Barfoeds legat udviste et overskud på kr. 10.968. J.V. Rambøl bemærkede, at gage og feriepenge til selskabets kontorassistent beløb sig til en tredjedel af de samlede udgifter og foreslog, at man i stedet brugte frivillig arbejdskraft.

Hans Jeppesen frarådede dette, da museet i perioder med f.eks. ferie og sygdom havde stor nytte af kontorassistenten, og han gjorde



desuden opmærksom på, at lønningsudgiften var 5-6000 kr. mindre end sidste år.

Herefter godkendtes regnskabet.

På valg til bestyrelsen var J.M. Barfoed, Niels Hahn-Petersen og Arne Holm. Da bestyrelsen foreslog genvalg, og kandidaterne erklærede sig villige hertil, blev de anførte valgt med akklamation.

Bestyrelsen foreslog uændret kontingent (kr. 75 for personer, kr. 275 for firmaer og institutioner), hvad generalforsamlingen godkendte.

Da der ikke var indkommet forslag til generalforsamlingen, gik man over til eventuelt, hvor Sv.E. Fabricius beklagede de små typer i museets udstillingstekster. Hans Jeppesen udtrykte forståelse for problemet, og omtalte ønsket om at anvende forskellige skriftstørrelser i forbindelse med en renovering af den permanente udstilling.

Generalforsamlingen sluttede kl. 20.30, og efter en kort pause med forfriskninger og hyggeligt samvær holdt historikeren Palle Lauring et spændende og livfuldt foredrag om »Søfart i dansk historie«.

Før generalforsamlingen havde museumsinspektør Hanne Poulsen forevist særudstillingen »Børn og både« for interesserede medlemmer.

**SELSKABET**  
**HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER**  
(Stiftet 1940)

*Tegn venligst nye medlemmer*

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedring af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. - Indmeldelse modtages på museet (tlf. 02-21 06 85). - Selskabets girokonto 7 05 90 00.

*Medlemmernes rettigheder:*

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg slot.

Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger kontingentet. Medlemmerne kan til nedsat pris købe en del af de af museet udgivne Søhistoriske Skrifter samt ældre årbøger:

1944-67 pr. stk. kr. 18,00 (bogladepris kr. 25,00)

1968-73 pr. stk. kr. 30,00 (bogladepris kr. 40,00)

1974-77 pr. stk. kr. 45,00 (bogladepris kr. 55,00)

1978-79 pr. stk. kr. 50,00 (bogladepris kr. 65,00)

1980 pr. stk. kr. 50,00 (bogladepris kr. 70,00)

1981-82 pr. stk. kr. 75,00 (bogladepris kr. 120,00)

(Årbog 1942-43, 1951-54, 1956-61, 1963-67 er udsolgt).

Pris for biblioteksabonnenter: årbog 1944-67: kr. 18,00, 1968-73: kr. 30,00, 1974-77: kr. 45,00, 1978-80: kr. 50,00.

1981-82: kr. 75,00 pr. stk.

Alle priser er inkl. moms, ekskl. porto og forsendelse.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 02-21 06 85).

*Kontingentet er for tiden:*

kr. 75,00 årligt for personer, kr. 275,00 for institutioner eller firmaer.

# MARITIM KUNST

Udgivet af

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 02-21 06 85).

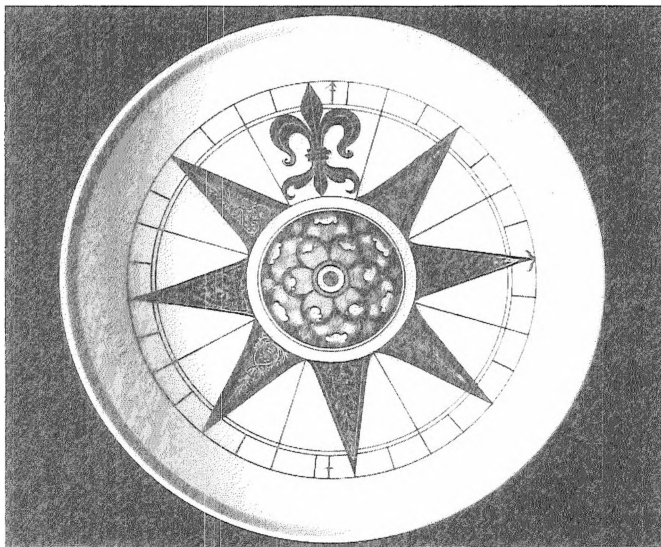
Alle priser er ekskl. moms og forsendelsesomkostninger.

## *Kompasplatter*

Af den siden 1970 udsendte kompasplatteserie er endnu et mindre oplag af følgende årgange på lager:

Platte 1978 (Iver Jensen Borger, København, omkr. 1760-80), kr. 170,00

Platte 1980 (Christian IV's skibskompass fra 1595 på Rosenborg), kr. 205,00



Kompasplatte 1980

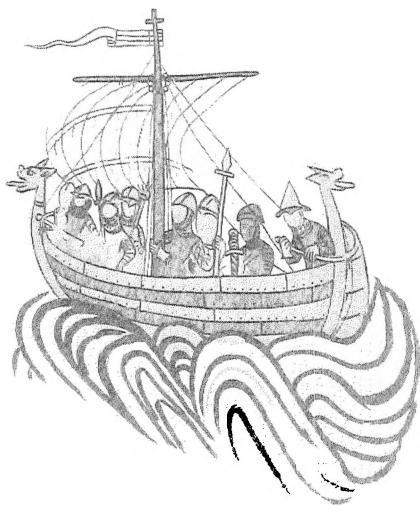
## *Kalkmalerifliser*

Med gengivelse af skibe på kalkmalerier i danske kirker, i fajnance (15x15 cm), i de originale farver, udført af Den kongelige Porcelainsfabrik.

Flise 1981 Harald Hårderådes skib »Ormen hin snare«  
(motiv fra Højby Kirke i Odsherred fra ca. 1350-1400),  
kr. 158,85

Flise 1982 Olav den Hellige på sit skib »Oksen hin hårde«  
(motiv fra Højby kirke i Odsherred fra ca. 1350-1400),  
kr. 175,45

Flise 1983 Harald Hårderådes skib »Ormen hin snare«  
(motiv fra Skamstrup kirke ved Holbæk fra 1300-årene),  
kr. 188,50



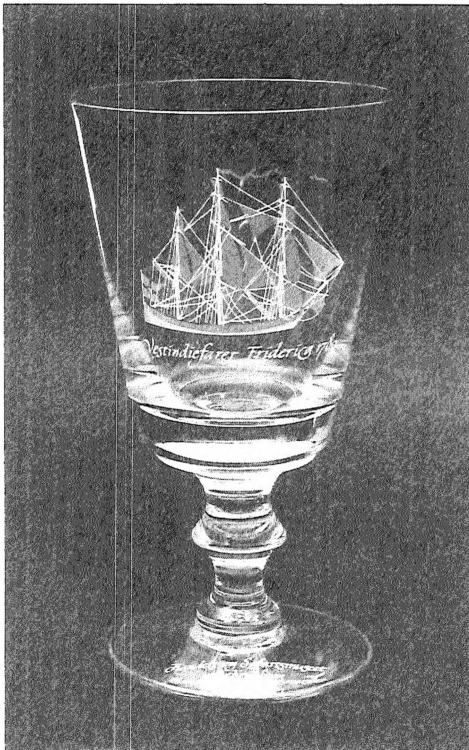
Kalkmaleriflise 1983

## *Glaspokaler*

Med indslebne gengivelser af danske langfarere fra 16-1700-årene, udført i pokaltypen Wellington (159 mm høj) af Holmegaards Glasværker.

Pokal 1982 med motiv af Ostindisk Kompagnis fregat »Oldenborg«, 1672, kr. 172,15

Pokal 1983 med motiv af Vestindiefareren »Friderica«, 1780, kr. 184,50



Vestindiefarerpokal 1983

# SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

## DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1982 TIL 31. MARTS 1983

<i>Indtægter:</i>			
Kontingenter og bidrag fra medlemmer .....			106.466
Fortjeneste ved salg af kompasplatter, glaspokaler og fliser:			
Salg ekskl. moms .....		156.781	
– Forbrug:			
Beholdning af platter pr. 1. april 1982 .....	79.886		
Købspris for glaspokaler og fliser .....	95.995		
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v. ..	17.216		
		193.097	
– Beholdning af platter, glaspokaler og fliser pr. 31. marts 1983 .....	80.086	113.011	43.770
Renter af bank, postgiro og obligationer .....			24.659
Gave fra fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds legat .....			4.000
			Kr. 178.895

<i>Udgifter:</i>			
Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:			
Årbog 1982:			
Udgivelse af årbog .....	120.982		
Porto til udsendelse .....	9.631		
		130.613	
– Salg af årbøger og særtryk .....	22.150		
Tilskud til årbog 1982 .....	11.300	33.450	97.163
Gaver i øvrigt .....			8.520
			105.683
Gager og feriepenge .....			61.302
Diverse omkostninger:			
Porto, fragt m.v. ....	3.721		
Kontorhold .....	8.819		
Revision og regnskabsassistance .....	9.800		
Køb af kontokasse m.v. ....	2.359		
Diverse udgifter .....	1.794	26.493	193.478
Underskud, der overføres til kapitalkonto .....			– 14.583
			Kr. 178.895

## STATUS PR. 1. APRIL 1983

### Aktiver:

Likvide midler:			
Kassebeholdning	1.355		
Den Danske Bank, Helsingør			
Checkkonto 11130-6	42.544		
Bankbog 962888	19.726		
Bankbog 91440-9	104.033		
Postgiro	<u>14.410</u>	182.068	
Debitorer:			
Tilgodehavende vedr. årbog og platter		6.843	
Mellemregning med fhv. skibsfører			
Harald Læssøe Barfoeds legat		4.000	
Beholdning af platter, glaspokaler og fliser		80.086	
Obligationer:			
Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 18.s. 1998 à 58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5.825		
Kr. 42.000 7% Østift.Kreditf. 16.s.4. 2028 à 53	22.260		
Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 15.s.4. à 68 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6.850		
Kr. 33.000 7% Københ.Kreditf. 15.s.1.a. 2018 à 55	<u>18.150</u>	53.085	
	<u>Kr. 326.082</u>		

### Passiver:

Diverse kreditorer og skyldige omkostninger		19.380	
Vedtagne, endnu ikke ydede gaver		0	
Reservefond:			
Saldo pr. 1. april 1982		50.048	
Kapitalkonto:			
Saldo pr. 1. april 1982	256.652		
+ Kursregulering af obligationer i behold	<u>14.585</u>		
	271.237		
- Underskud ifølge driftsregnskab		<u>14.583</u>	256.654
		<u>Kr. 326.082</u>	

HENNING HENNINGSEN	JENS M. BARFOED	NIELS HAHN-PETERSEN
MIKAEL SINDING	ARNE HOLM	OVE THELIN
	HANS JEPPESEN	

Skattedepartementet har bevilget selskabet fritagelse for beskatning af fortjeneste ved salg af kompasplatter, glaspokaler og fliser.

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med selskabets bøger, som vi har revideret. Obligationsbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bank- og postgiroindestående er afstemt.

København, den 20. april 1983.

BJARNEN. HANSEN  
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN  
statsaut. revisor

**FHV. SKIBSFØRER  
HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT**

**DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1982 TIL 31. MARTS 1983**

*Indtægter:*

Renter og udbytter:		
Bankindestående .....	2.224	
Obligationer .....	12.960	15.184
		<u>Kr. 15.184</u>

*Udgifter:*

Gaver til Handels- og Søfartsmuseet .....	4.000	
Depotgebyrer .....	216	
Kurstab på solgte obligationer .....	<u>0</u>	4.216
Overskud, der overføres til gevinst- og tabskonto .....		10.968
		<u>Kr. 15.184</u>



## STATUS PR. 1. APRIL 1983

### *Aktiver:*

Likvide midler:	
Den Danske Bank, Helsingør, bankbog .....	33.067
Værdipapirer:	
Obligationer:	
Kr. 108.000 12% Kreditf.Danmark	
Alm.Real 64.s. 2022 á 85 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> .....	92.610
	Kr. 125.677

### *Passiver:*

Mellemregning med Selskabet Handels- og	
Søfartsmuseets Venner .....	4.000
Kapitalkonto:	
Legat ifølge testamente .....	100.000
Gevinst- og tabskonto:	
Overskud ifølge driftsregnskab .....	10.968
Kursregulering af obligationer i behold .....	24.030
	34.998
-underskudssaldo pr. 1. april 1982 .....	13.321
	21.677
	121.677
	Kr. 125.677

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med legatets bøger, som vi har revideret. Værdipapirbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bankindestående er afstemt.

København, den 20. april 1983.

BJARNE N. HANSEN  
statsaut.revisor

EIGIL BRUHN  
statsaut.revisor

# SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

## BESTYRELSE

(pr. 1/9 1982)

Museumsdirektør, dr.phil. HENNING HENNINGSEN, R<sup>1</sup>, formand.

Direktør, civilingeniør JENS M. BARFOED, R.

Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN.

Marinebibliotekar, kommandørkaptajn ARNE HOLM, R<sup>1</sup>.

Arkitekt m.a.a. MIKAEL SINDING.

Borgmester OVE THELIN.

Museumsdirektør, cand.mag. HANS JEPPESEN, kasserør og sekretær.

## Personale

Assistent Liselotte Jacobsen

ÆRESMEDLEM: Museumsdirektør, cand.mag. KNUD KLEM

## NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 1. september 1982 til 16. august 1983)

Adrados, Lars Christian, Hjørring

Alster, Bendt, Helsingør

Andersen, K. Vogt, kolonnechef, Helsingør

Astman, Lars, Grenå

Bengtsson, Nils-Göran, Träslövsläge, Sverige

Bloch, Henrik, Struer

Childress, Richard Glenn, styrmand, Snekkersten

Christensen, Jan, Ishøj

Christiansen, Erik, Espergærde

Clausen, Helge, Errindlev

Damgaard, H., stationsmester, Grindsted

Ewald, Erik, Holte

Follett, Karen Stub, København

Fossing, Henrik, Hals

Friis, Allan, civilingeniør, Virum  
Gram, H.U. Bille, ingeniør, Espergærde  
Hansen, Martin, produktionskonsulent, Godthåb, Grønland  
Hansen, Thøger, fisker, Thyborøn  
Hansen, Viggo, Fåborg  
Henningsen, Thorkild, Veksø  
Høst, Bent, Hellerup  
Jakobsen, Hans, København  
Jakobsen, Ole, Tranbjerg  
Jensen, Bo, Odense  
Jensen, Ejnar, orlogskaptajn, København  
Jensen, J. Thomas, civilingeniør, Vanløse  
Jensen, P.N., lodsformand, Esbjerg  
Jeppesen, Robert, matros, Eskebjerg  
Johansen, Torris, Hvidovre  
Jørgensen, Fritz Brade, driftsleder, Svendborg  
Jørgensen, Helmar, overstyrmand, Stensved  
Jørgensen, Mads Præst, Ærøskøbing  
Kaspersen, Knud Erik, kontrolchef, Snekkersten  
Krogh, Søren, lærer, Ribe  
Linnert, Povl, håndværksmester, Egedesminde, Grønland  
Lorentzen, Jørgen, Fredericia  
Løgstrup, Flemming, Skanderborg  
Mathiesen, Peter, dyrlæge, Hørsholm  
Møller, Åke, Simrishamn, Sverige  
Mørkvig, Else, Humlebæk  
Nielsen, Anders Kaas, indkøbschef, Middelfart  
Nielsen, Henrik, Odense  
Nielsen, Jørgen, Køge  
Nielsen, William, Ebeltoft  
Nygaard, Niels E., København  
Olesen, Knud, grosserer, Valby  
Olsen, Niels Jørgen, Ålsgårde  
Otholm, Carl Aage, Hellerup  
Ovesen, Willy, overlærer, Rønde  
Pedersen, Helmut, Silkeborg  
Petersen, Gert, Kastrup  
Rasmussen, Hans Jørgen, Nr. Alslev  
Sannig, Jan-Michael, læge, Helsingør  
Schubell, Philip, Helsingør  
Skovsgaard, Jørn, Odense  
Smed, Per, stud.mag., Århus  
Sølvkjær, S., Ålsgårde  
Søndergaard, Peter, distriktstoldchef, Hornbæk  
Tranberg-Hansen, E., major, Hellerup  
Venslev, Dan Vind, Helsingør  
Willumsen, Ole, Nivå  
Wilson, John Aage, søkaptajn, Arendal, Norge

Takket være den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes at dække en del af de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Sophus Berendsen A/S

BP Olie-Kompagniet A/S

Carlsberg Bryggerierne

Den Danske Bank af 1871 A/S

A/S Kjøbenhavns Handelsbank

Københavns Havnevæsen

Lemvig-Müller & Munck A/S's Fond

E. Nobel, Cigar- & Tobaksfabrikker A/S

Privatbanken A/S

J. Ring-Andersens Skibsværft

Tuborgs Bryggerier A/S

Iver C. Weilbach & Co. A/S

Wiibroes Bryggeri A/S

Aalborg Værft A/S