



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

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

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

**nord
nytt**

5

nördisk tidsskrift for folkelivsforskning

Skibet



nord nytt

nordisk tidsskrift for folkelivsforskning

nr. 5, august 1979

tema

skibet

redigeret af Birger Thomsen og Liselotte Mygh

udgivet af NEFA-Norden

ISSN 0008-1345
Special-Trykkeriet Viborg a-s

Forord

For knap ni måneder siden blev Kontaktudvalget for dansk maritim historie og samfundsforskning opfordret til at indgå i samarbejde ved redigering af nord nyt i et temanummer om Skibet. Dette tilbud forekom os så spændende og væsentligt, at vi straks slog til, trods den relativt korte tid til at formidle de relevante kontakter - og uden at vide, hvad denne opfordring kunne kalde på af færdige og igangværende bidrag.

Vi ønskede, at denne antologi skulle være en tværfaglig behandling af temaet Skibet - både fysisk, socialt og kulturelt, - med bidrag fra disciplinerne arkæologi, historie, etnologi og folklore. Desuden henstillede vi til forfatterne så vidt som muligt at tage deres metodiske problemer op til diskussion for der- ved at bidrage til afklaring af fagenes tilstand og muligheder i henseende til dette emne.

Bortset fra at opfordringen til den sidstnævnte teoretiske diskussion stort set ikke er blevet efterkommet, skulle vi ikke blive skuffede - hvad det efterfølgende turde vidne om. Interessen for denne tværfaglige publikation har endog været så overvældende, at gæsteredaktionen har måttet se sig i stand til at opdele de indkomne og lovede bidrag, således at dette nummer hovedsageligt beskæftiger sig med skibets fysiske fremtrædelsesformer, medens et kommende hefte, især vil omhandle skibet som socialt fænomen.

Nærværende nummer omhandler derfor skibet som sådant, lige fra fartøjets konstruktion og bygning til dets navngivnings-traditioner og funktioner; desuden arkæologiske og kulturhistoriske perspektiver, såsom den marine arkæologis belysning af tidligere tiders fartøjer gennem tyding af vragsfund. Endelig afrundes antologien med skibet som emne for folketroen.

Ud over de udvalgte artikler har gæsteredaktionen søgt at få bragt anmeldelser i stand af den nyere maritime litteratur. Dette er dog kun lykkedes i den udstrækning, den tilsendte litteratur har givet os mulighed for. Medens emneområderne er rimeligt placeret og inddækket: undervandsarkæologi, skibskonstruktion, historiske og etnologiske helhedsstudier af fiskersamfund og søfartsmiljøer, håber vi i et kommende skibsnummer at kunne bringe recensioner af repræsentative dele af litteraturen nationalt set. Vi vil håbe, at man til næste nummer får bedre tid til at sikre, at anmeldelser generelt indeholder mindre referat og mere kritiske og sammenlignende analyser af de pågældende bøger.

Vi har redaktionelt kun søgt at emneorientere de indkomne bidrag - og ikke på anden måde ensarte dem. Ligeledes er den indledende note om artiklens forfatter autobiografisk.

Vi takker til sidst nord nyt for den inspirerende idé samt forfatterne for den ånd, de har modtaget den hastige udfordring i, og vi håber at flere nye bidragydere vil føle sig tilskyndet til at deltage i fortsættelsen, temanummeret om Skibet som samfund. Desuden håber vi, at dette initiativ kunne tilskynde til oprettelsen af lignende maritime kontaktinstitutioner i de øvrige nordiske lande, til gavn for fremtidigt samarbejde og fælles forskning.

Liselotte Mygh

Birger Thomsen

NORD NYTT er nordisk tidsskrift for etnologi, folkemindevidenskab og beslægtede fagområder samt meddelelsesblad for forskningsinstitutioner, museer, arkiver o.a.: NORDNYTT udkommer 8-10 gange om året med fast stof om etnologisk debat, anmeldelser, nyhedsstof. Desuden udvides indholdet jævnligt med artikler om bestemte temaer. Tidsskriftet redigeres af et nordisk redaktionsudvalg. Dog bliver temastoffet redigeret af skiftende gæsteredaktioner.

NORD NYTT har siden 1963 været udgivet af NEFA-Norden. NEFA (Nordisk Etnologisk Folkloristisk Arbejdsgruppe) er en nordisk organisation af studerende og yngre forskere inden for etnologi og folkloristik med lokalafdelinger på de enkelte universiteter.

Meddelelser, nyhedsstof og artikler af nordisk interesse modtages gerne. Skriv efter manuskriptvejledning.

Abonnementet er løbende og der betales kun for de modtagne numre. Prisen bliver udregnet efter sidetallet. Således vil et nummer på f.eks. 100 sider i formatet 16,7x23,7 cm koste 30 Dkr. inklusiv porto og andre omkostninger.

Lokalredaktører:

Finland:
Finland:
Eldbjørg Fossgard
Breistølen 35
N - 500 Bergen
tlf. (05) 25 99 84

Tuula Pessa
Mattilankatu 30
SF - 40 600 Jyväskylä 60

Norge:
Even Gaukstad,
Gyldenløvesgt. 39
N - Oslo 2

Sverige:
Christian Richette
Hökens Gata 12 C
S - 11 646 Stockholm
tlf. (08) 44 76 41

Lars Brink,
Dr. Liboriusgt. 10 A,
S - 41 323 Göteborg
(031) 82 75 26

Ingelise Selstrup,
Scharlingsvej 10,
DK - 2500 Valby
(01) 46 54 90

Redaktion og produktion:

Jørgen Burchardt
Allan Schnipper
Nord Nytt,
c/o Nationalmuseet
Ørholm Stationsvej 5
DK-2800 Lyngby
tlf. (02) 88 05 08

Abonnement:
Museumstjenesten
Lysgård
DK-8800 Viborg
tlf. (06) 66 76 66

Økonomi:

Joan Jensen
Lombardigade 17
DK-2300 København
(01) 55 28 41
giro: 9344020

Forside:

Skoleskibet Danmark ud for Frederiksted, St. Croix 1977.
Foto: Torben Zieler.

ISBN 87-87824-02-7

Introduktion af kontaktudvalget

Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning.

Under denne tunge titel gemmer der sig en særdeles aktiv organisation, som omfatter mennesker med meget forskellig baggrund og specialviden, men samlede i en mere eller mindre klart defineret interesse for det maritime forskningsfelt.

Fra begyndelsen i 1974 har udvalget lagt vægt på at formindske afstanden mellem faguddannede og andre interesserede, og det hidtidige arbejde har vist, at kontakten er inspirerende for alle. Det har blandt andet vist sig ved konferencer i 1974, 1976 og 1978, hvor der har været mulighed for at få kendskab til hjem, der arbejder med hvad, indenfor det maritime område. Både tids- og emnemæssigt er spredningen stor. At der sker noget ses tydeligt, når den seneste konference med lidt over 100 deltagere kunne byde på 32 indlæg. Et sådant maritimt supermarked med såvel råvarer som færdigpakkede middagsretter kan nok virke lidt overvældende og forvirrende, men som forum for faglige kontakter fungerer det udmærket.

Imellem konferencerne har kontaktudvalget arbejdet på og udgivet en række væsentlige hjælpemidler: Siden 1974 har man gennem Årsbibliografien kunnet danne sig et indtryk af årets høst af maritime publikationer, og i Guide til maritimt kildemateriale I-III gives en glimrende oversigt over offentlige og private arkiver og samlinger med maritimt indhold. Desuden har udvalget i 1975 udgivet Hvem Forsker Hvad, som imidlertid på grund af mindre dækningsgrad og uensartede besvarelser er noget utilstrækkelig. I den reviderede udgave fra 1978 er en del af manglerne dog udbedrede. Endelig foreligger der trykte Konferencerapporter, som i sammendrag på udmærket vis refererer alle indlæg.

På dette tidspunkt kunne enkelte læsere måske føle sig tilskyndede til at spørge: "Hvordan får de råd til det?" og svaret måtte nok blive: "Det har de heller ikke". Når det alligevel kan lade sig gøre, skyldes det, at publikationerne understøttelsesmæssigt er beskedne, at fonds og firmaer og rederier har givet tilskud til trykning; men først og fremmest at kontaktudvalgets medlemmer har ydet en stor og ulønnet indsats.

Set på denne baggrund er resultaterne beundringsværdige, og det betyder mindre, at mange problemer endnu venter på en løsning. I de vedtagne retningslinier er udvalgets opgaver formuleret således:

"Udvalgets formål er at fremme den maritime historie - og samfundsforskning i Danmark i samarbejde med officielle institutioner og private sammenslutninger, der falder indenfor dette område, samt enkeltpersoner.

Formålet søges gennemført ved at koordinere forskningsprojekter, at igangsætte eller stimulere nye forskningsinitiativer og at tilvejebringe hjælpemidler eller centrale kartoteker til brug for maritime historie- og samfundsforskere for at fremme og effektivisere disses forskningsmuligheder."

Denne brede formulering kan vel tages som udtryk for, at der er nok at gå i gang med, og udvalgets medlemmer bør i høj grad roses for at have taget de første og nødvendige skridt. Med fornuft og realitetssans er de begyndt med hjælpemidler, som alle - uanset faglig baggrund eller interesse - har kunnet se nytten af. Koordinering eller igangsætning af forskningsprojekter vil - trods medlemmernes forskellige interesser - fremtiden forhåbentlig give muligheder for at virkeliggøre.

Hans Jeppesen.

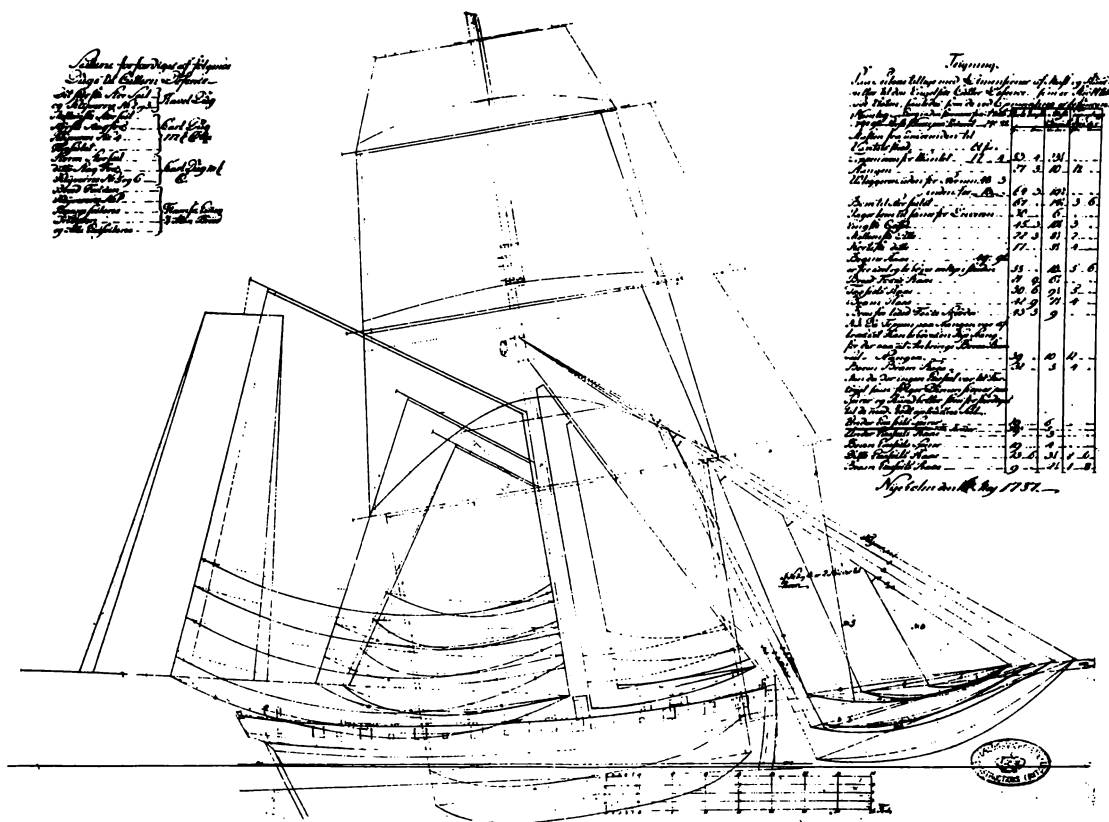
Interesserede kan få yderligere oplysninger og bestille publikationer på adressen:

Kontaktudvalget
Hellerupvej 51 E st.
DK - 2900 Hellerup.

Skib og tegning

af Birger Thomsen

Birger Thomsen, født 1945. Cand.mag. i historie og europæisk etnologi. Var i perioden 1972-1976 beskæftiget med registrering af Søetatens Kort- og tegningssamling ved Rigsarkivet. Undervisningsassistent i arkivkundskab ved Institut for europæisk folkelivsforskning, Brede. Medlem af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning.



Sejltøning til »Defence». Opmålt 1787.

Denne undersøgelse blev oprindeligt fremlagt ved Dansk Maritimhistorisk Konference 1976. Baggrunden for den er den omfattende registrering af de ca. 75.000 tegninger, som idag beror i Søetatens Kort- og Tegnings-samling på Rigsarkivet i København.

Her er et enkelt punkt: forholdet mellem tegning og det byggede skib taget op, for at klarlægge disse tegningers kildeværdi.

Der findes flere typer af forskere, der studerer tidligere tiders skibbygning: arkæologer, historikere og etnologer. Arkæologer benytter sig traditionelt af vragfund, historikere af skrevet materiale, mens etnologer arbejder med endnu eksisterende fartøjer, sammenholdt med mundtligt overleverede udsagn fra fagfolk, bådebyggere o.lign., hovedsagelig i form af interviews. Dersom etnologen i sin forskning bevæger sig tilbage i tiden, benytter han sig som regel sine erfaringer fra interviews som udgangspunkt, og søger derefter belæg for sine derved dannede teorier i traditionelle - og sommetider utraditionelle - historiske kilder.

Et klassisk eksempel på denne sidste form for forskning findes i SØMAND, FISKER, SKIB OG VÆRFT, hvor fil.dr. Olog Hasslöf i sin udmærkede artikel: "Huvudlinjer i skeppsbyggnadskonstens teknologi", bl.a. opregner de typer kilder til skibskonstruktionens udvikling, som man kan benytte i sin forskning: modeller, såvel blok- som liniemodeller, skabeloner og endelig tegninger.

Mens Hasslöf lægger stor vægt på modeller og skabeloner, tillægger han ikke skibstegninger større kildeværdi. Denne konklusion når han frem til på grundlag af hans erfaringer fra interviews med ældre skibs- og bådebyggere, der intet - eller næsten intet - kendte til tegninger. Sammenholder man denne erfaring med tidligere tiders udbredte analfabetisme måtte dette medføre en endnu større kløft mellem tegninger og bådebyggere. Hasslöf mener, at de tegninger af ældre oprindelse, som er blevet overleveret i dag, er et produkt af teoretikere, der intet kendte til praktisk både- og skibbyggeri. Først med bygningen af jern- og stålskibe mener Hasslöf det blev almindeligt at anvende tegninger. 1).

Skønt Hasslöf selv gør opmærksom på, at de statslige værfter udgør en undtagelse herfra (2), ja endog er direkte foregangsmænd med hensyn til indførelsen af skibstegninger, kan man i museums kredse stadig støde på postulatet: "Et er en skibstegning at forstå, et andet skib at bygge", idet der bl.a. ytres tvivl om kildeværdier af den ved Rigsarkivet i København beroende tegningssamling af den danske flådes fartøjer. Denne tvivl underbygger man ved at henvise til det påståede gab mellem teoretikerne, der skabte tegningerne, og praktikerne, der byggede skibene.

Nu er det sådan, at man som fortidsforsker, det være sig etnolog, arkæolog eller historiker skal være forsigtig med at forkaste kildemateriale, ikke mindst hvis man ikke har noget bedre at sætte i stedet. Det nytter ikke at forkaste en tegningssamling som kildemateriale, hvis man ikke har andre kilder at øse af. En sådan almen mistro til materialet må kun anspore en til at benytte det med forsigtighed og foretage undersøgelser af en sådan samlings egenart. I det følgende fremlægges en sådan undersøgelse af Søetatens Kort- og Tegningssamling på Rigsarkivet, med særlig henblik på sammenhængen mellem tegninger og færdigt skib. Var disse tegninger kun skrivebordsarbejde??

Søetatens kort- og tegningssamling

Denne samling 3), som består af ca. 75.000 stykker, dækker praktisk taget hvert eneste fartøj, som er bygget til den danske orlogsflåde, fra ca. 1692 til vore dage, såvel store skibe som mindre fartøjer. Fra en kort periode i 1770'erne findes desuden tegninger af en del større handelsskibe, der kom ind under den såkaldte skibbyggerforordning af 1776. Bortset fra disse findes der kun meget få tegninger af private skibe.

Umiddelbart er det vanskeligt at tro, at denne store samling, hvoraf hovedparten er frembragt i 1700-tallet, rationalismens århundrede, skulle være det rene hjernesvind uden praktisk betydning. Den danske statsforvaltning led igennem det meste af 1700-tallet af kronisk pengemangel, og dette smittede naturligvis af på orlogsflådens budgetter. I Søetatens arkivalier støder man gang på gang på pengemangel, der kunne forhindre selv vigtige udrustninger. Det er lidet sandsynligt, at man, under et sådant økonomisk pres, skulle have haft råd til at have nogle, sandsynligvis højt betalte, teoretikere til at udarbejde tegninger, som var uden praktisk betydning. Nu kan man godt tænke sig, at man fra ledelsens side har troet, at tegningerne har haft betydning, men at skibbyggerne i virkeligheden har kikket på tegningerne, lagt dem ned i en skuffe, og derefter bygget efter øjemål. Derfor er en nærmere undersøgelse af forbindelsen mellem tegningen og det færdige skib nødvendig.

Da der idag ikke findes bevaret skibe fra hverken 1692 eller 1700-tallet er det umuligt at foretage en direkte sammenligning. Til gengæld findes bevaret en enorm mængde arkivmateriale, som omhandler næsten alle facetter af livet indenfor den danske marine, herunder også protokoller, der omhandler hele forretningsgangen ved bygningen af flådens skibe. I denne forretningsgang var den såkaldte Konstruktions- og Regleringskommission meget centralt placeret.

Konstruktions- og regleringskommissionen 1739

Kommissionen blev nedsat ifølge kongelig resolution af 9. januar 1739 og havde følgende opgaver:

- 1) den skulle behandle alle forelagte spørgsmål angående skibbygning og værft, herunder også nye opfindelser.
- 2) man skulle gennemgå og afgive udtalelse om alle tegninger vedrørende de føromtalte emner.
- 3) man skulle eksaminere alle skibbyggere, der skulle antages som mestre, for at være sikre på, at de bl. a. kunne arbejde efter tegning og ligeledes var i stand til at udføre en sådan.

Som medlemmer fik kommissionen følgende: fabrikmester Thura, flådens chefkonstruktør, navigationsdirektør Wegersløff, ekipagemester A. Gerner, vice-ekvipagemester Herbst, takkelmester Schumacher, kaptajnløjtnant Jucichær, kaptajn Norden, en ekspert i hydraulik og takkelvæsen med megen erfaring fra udenlandsrejser. Endelig havde man endnu et medlem: skibbyggemester A. Thurensen.

Denne forsamling var eksperter på hvert sit felt, men de var samtidig ledere af det daglige arbejde på Holmen indenfor deres felt. I resten af den tid, kommissionen bestod, var den sammensat på lignende måde, og dertil kom, at man frit kunne indhente udenforstående til deltagelse i forhandlingerne. Således er der eksempler på, at man har indhentet udtalelser fra almindelige skibbyggere.

Konstruktionskommissionen bestod altså af folk, der havde de daglige problemer inde på livet, og de forhandlingsprotokoller, som kommissionen har efterladt, 50 ialt, dækkende perioden 1739-1848, bærer da også tydeligt præg af dette. Disse protokoller efterlader ingen tvivl om, at kommissionen har bestået af særdeles nøgterne og praktisk anlagte folk.

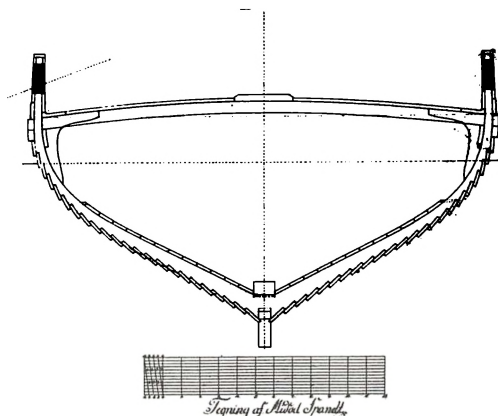
En væsentlig opgave for kommissionen var den funktion, der er opført i registrene til forhandlingsprotokollerne under betegnelserne: "opmålinger af spanter".

Opmåling af spanter

Opmålingen af spanterne var blot et enkelt led i proceduren med at omsætte nogle streger på et stykke papir til et sødygtigt skib, men den er her af central betydning, idet den udgør bindeleddet mellem den teoretiske udformning af skibskroget og den derpå følgende praktiske konstruktion af dette. For nærmere at belyse selve forretningsgangen i disse opmålinger er udvalgt 2 eksempler, et orlogsskib på 60 kanoner og et mindre fartøj, en kutter på 77' længde.

Eksempel 1). I 1769 besluttes ved kongelig resolution af 23. november at 2 orlogsskibe på 60 kanoner skal bygges. Via Kommissariatskollegiet, flådens øverste ledelse med hensyn til materiel, får fabrikmester Krabbe ordre til at udføre tegninger til disse efter nogle nærmere angivne retningslinier.

Da disse tegninger er udfærdigede, bliver de sendt til Holmens chef, som videresender til Konstruktionskommissionen, for at denne kan afgive betænkning om tegningerne. Kommissionen har i første omgang ingen kommentarer til tegningerne, som derefter returneres til Holmens chef. 14 dage senere kan han meddele Konstruktionskommissionen, at skibbygmester Holm nu har "afslaget spanterne", og han beder derfor kommissionen om at kontrollere disse.



*Middelspant til »Defence».
Opmålt 1787.*

Det bør bemærkes, at denne afslagning af spanterne bliver foretaget af en skibbygmester, og en sådan blev ikke antaget på Holmen medmindre han kunne arbejde efter tegninger. Den 28. februar 1770 træder kommissionen sammen på Nyholm og kontrollerer afslagningen af spanterne. 4). Da denne kontrol netop er bindeleddet mellem tegningen og det senere skib, gengives denne procedure med forhandlingsprotokollens fulde ordlyd:

"Ifølge Deres velbyrdige P. M. af 15. hujus have vi været fremmødte på Nyholm for at eftersee og opmaale de ved Skibbygmester Holm nedlagte Spanter til eet Styk Orlogskib paa 60 Canoner, som skal bygges og sættes på Stabel under No. 44 ----- og fundet samme afslagne Spanter i alle Maader at være conforme

med de foreviiste opmaalinger, som ligeledes befindes rigtige efter den Aller-naadigst Approberede Tegning. Thi bliver de gjorte Opmaalinger og de nedlagte Spanter under Forsegling hermed insinueret".

Eksempel 2). I 1786 købte den danske flåde en kutter, DEFENCE, i England. Den viste sig at være en udmærket sejler, og man foretog derfor en opmåling af den. Den 2. maj 1788 foreligger en kongelig resolution på, at en kutter skal bygges efter DEFENCE's tegninger. (DEFENCE er på dette tidspunkt med megen opfindsomhed omdøbt til FORSVAR). Igennem de førømtalte kanaler når tegningerne frem til Konstruktionskommissionen, som i forbindelse med gennemgangen af tegningerne får til opgave at undersøge, om det ville være en fordel at bygge den nye kutter i krael, idet FORSVAR var klinkbygget. 5).

Kommissionen anbefaler bygning i krael, idet denne byggemåde er den mest anvendte ved Holmen. Den 20. juni 1789 får kommissionen meddelelse om, at spanterne er afslagne, og den bedes om at møde op og kontrollere disse. Denne kontrol foretages den 8. juli på Nyholm, hvor kommissionen kan meddele, at den har "opmaalt Skabelonerne, sammenlignet disse med tegningerne og fundet dem overensstemmende med hinanden".

Undersøger man flere af disse opmålinger, kan beskrivelsen af dem være mere eller mindre lakoniske, men de dækker alle over den samme procedure: en skibbygmester får udleveret skibstegningerne, og efter spanteridset "afslår" han spanterne- dvs. han sætter dem op i fuld størrelse, hvorefter der laves skabeloner. Derpå indkaldes Konstruktionskommissionen, der opmåler afslagningen/skabelonerne og sammenligner disse med den oprindelige tegning. I nogle tilfælde omtales skabeloner direkte, i andre afslagning. Om det er skabelon eller afslagning er dog af mindre vigtighed, idet kontrollen ligger i omsætningen af størrelsesforholdet.

Har man først optegnet afslagningen, har det været en forholdsvis enkel sag at bygge skabeloner efter disse.

På dette trin af skibbygningen er vi kommet frem til de af etnologer anerkendte kilder til skibskonstruktioner - skabeloner. Dertil kommer en underskreven erklæring fra en særdeles kompetent forsamling på, at der er overensstemmelse mellem tegning og skabeloner, og endelig ved vi, at skibbyggemestrene på Holmen, der havde det daglige opsyn med skibbygningen, siden januar 1739 skulle være kyndige i at bygge efter tegning.

Ud fra dette må det være tilladt at slutte, at en tegning, der har været behandlet i Konstruktionskommissionen i forbindelse med skibbyggeri på Holmen, er overensstemmende med det skib, der er blevet bygget efter den, og at den derfor er en særdeles god kilde til belysning af skibskonstruktionen.

Hvilke skibe blev opmålt?

Gennemgår man Konstruktionskommissionens protokoller finder man den første opmåling i 1740. Det drejer sig om orlogskibet WENDEN på 70 kanoner, hvis bygning påbegyndtes 10. april 1741. Derefter forekommer opmålinger regelmæssigt op til 1848, og inkluderer praktisk taget hvert eneste fartøj, der har været stort nok til at få tildelt et byggenummer, ja endog visse mindre fartøjer uden nummer har fået opmålt spanterne.

De skibstyper, der har været underkastet opmålingen er mangfoldige: orlogskibe, fregatter, snauer, galejer, krudtpramme, transportfartøjer, bombarderer, skonnerter, kuttere, brigger, kanonbåde, kanonchalupper og -joller.

Konklusion

Med byggeriet af flådens skibe lagt i faste rammer i Statens regi indføres også skibstegningen som et naturligt led i konstruktionsfasen. Dette sker omkring år 1700. I de følgende år indtager tegningen en stadig mere dominerende stilling hvilket dog ikke er et forløb, der foregår uden gnidninger. I perioden forud for 1739 nedsættes adskillige undersøgelseskommissioner, der skal klarlægge forholdene omkring skibskonstruktørerne og deres metoder. En af disse, undersøgelserne mod Benstrup, blev den direkte anledning til oprettelsen af Konstruktionskommissionen i 1739, hvorefter konstruktionsproceduren blev lagt i faste rammer frem til 1848. Den ovenstående undersøgelse har med al tydelighed vist, at på Holmen blev skibe bygget efter tegning, at overensstemmelsen mellem tegning og skibet blev omhyggeligt kontrolleret, at Holmens skibbygmestre alle var kyndige i at bygge efter tegning, og endelig, at hele konstruktionsproceduren var i anvendelse på næsten alle skibs- og fartøjstyper fra 1740 og op til vore dage.

Udenfor flådens værfter - og visse større private værfter - har gamle håndværkstraditioner naturligvis levet videre, her har man stadig bygget skibe uden brug af tegninger. Dette træder klart frem i forbindelse med Skibsbyggerforordningen 1776. Ved denne kunne man få udbetalt en pengepræmie, hvis man byggede sine handelsfartøjer efter visse retningslinier. Et af kravene var imidlertid, at man skulle indsende tegninger af skibet til godkendelse. Her viste det sig, at det kun var et fåtal af skibbygmestre, der kunne honorere dette krav. 6).

Bygning af fartøjer uden brug af tegning har overlevet til vore dage på småskibsværfter, der netop har været etnologernes naturlige arbejdsfelt, og med de erfaringer, man her kunnet hente her har det været nærliggende at komme til den konklusion, at skibstegninger kun i ringe grad har haft betydning i skibbyggeriet.

Det er mit håb, at denne undersøgelse vil være med til at skabe en større tillid til skibstegningens kildeværdi, primært Søetatens Kort- og Tegningssamling på Rigsarkivet, men også til lignende samlinger i bl.a. Sverige, England og Frankrig. Det er nærliggende at tro, at man disse steder har haft lignende kontrolorganer for forbindelsen mellem tegning og det færdige skib.

Noter

- 1) Sømand, fisker, skib og værft, p.71.
- 2) ibidem p.66
- 3) se Hans Christian Bjerg: Søetatens Kort- og Tegningssamling, en proveniensoversigt, som giver oversigt over samlingen.
- 4) Søetaten, Orlogsværftets aflevering 1928, Konstruktionskommissionens forhandlingsprotokoller, nr. 33, p. 134 ff.
- 5) ibidem, nr. 44, p. 343 ff.
- 6) Benny Christensen: Dansk skibsbygning omkring 1780, p.62.

Litteratur:

- Bjerg, Hans Christian: Søetatens kort- og tegningssamling - en proveniensoversigt. Marinehistorisk Tidsskrift 1/75 og 2/75.
- Christensen, Benny: Dansk skibsbygning omkring 1780. Nogle virkninger af skibsbyggerforordningen af 18. marts 1776. Handels - og Søfartsmuseets Årbog 1974.
- Hasslöf, Olof: Huvudlinjer i skeppsbyggnadskonstens teknologi. Sømand, fisker, skib og værft. Kbh. 1970

Færøbåde

af Morten Gøtche



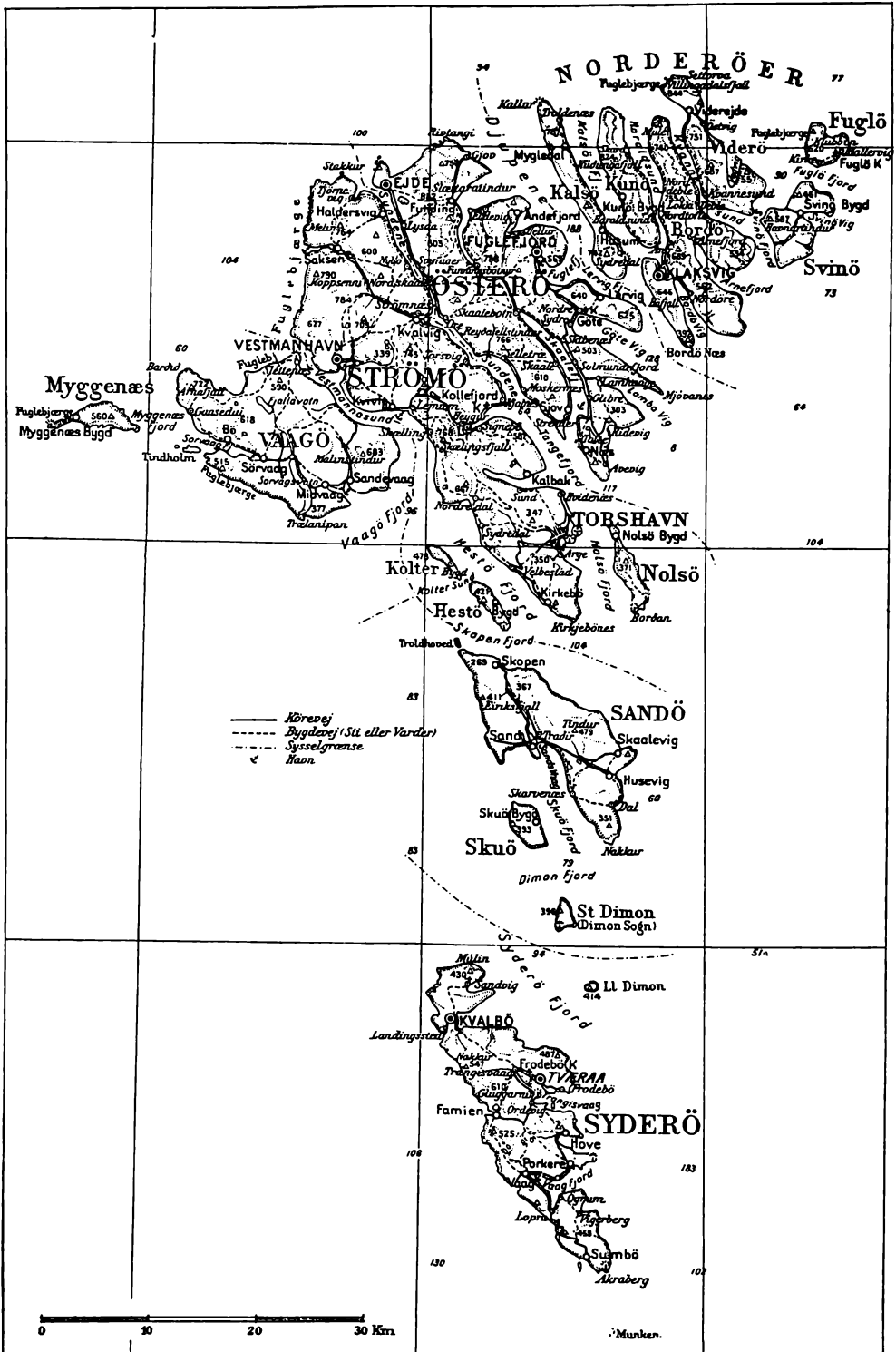
Artiklen er en foreløbig præsentation af et studie af færøbåden på grundlag af forfatterens egne opmålinger af eksisterende både samt interviews med samtlige bådebyggere. Studiet er det første af sin art og gennemillustreret med forfatterens opmålinger.

Historisk-geografisk baggrund

Færøerne ligger i det nordlige Atlanterhav med næsten lige stor afstand fra Skotland, Island og Norge. De 18 øer, som øgruppen består af, har en udstrækning fra nord til syd på 113 km. Færøerne består af basaltklippe, hvor nordøerne, den nordøstlige del af øgruppen, rejser sig op af havet i savtakkede formationer, der gennemstrømmes af smalle sunde. Den centrale del af øerne, Østerø (Eysteroy), Strøømø (Streymoy) og Vågø (Vargar), også adskilt af smalle sunde, rejser sig i Nordvest i et stejlt og utilnærmelig fuglefjeld og på den sydøstlige side skærer dybe fjorde sig ind.

De to sydlige øer Sandø (Sandoy) og Syderø (Suderoy) er knap så høje og mere afrundede i deres form. På Syderøs østlige side skærer fjorde og vige sig ind, medens den vestlige består af fuglefjeld fra nord til syd, kun brudt af øens to eneste vestvendte bygder.

Færøerne menes at være blevet koloniseret af nordiske vikinger omkring år 800. Af Færingersagaen, som især beskriver høvdingetiden (955-1035) fremgår det, at færingerne havde egne skibe, men at de var bygget i Norge. På Shetlandsøerne har man frem til krigen mellem Danmark og England (1801-1814) i stort tal importeret både fra Hardanger-området - de såkaldte jæltebåde - men på grund af blokaden bliver man tvunget til at bygge selv. Hvornår færingerne er begyndt at bygge egne både vides ikke med sikkerhed, men at det er langt tidligere end shetlænderne fremgår af den lollandske præst Lucas Debes (1623-1675) beskrivelse af Færøerne fra 1673. Han skriver: "... en Del øve sig udi at bygge Baader, og de skønne Baader, lette og meget bekvemme til at sejle udi de farlige Strømme, saa at de norske Baader ere ikke at ligne ved de fæøske." Dette bekræftes yderligere af tingbøgerne fra første halvdel af 1600-årene, hvor der klages over besværet med at få dueligt bådømmer.



Kort over Færøerne.

(Reproduceret med Geodætisk Instituts tilladelse (A. 248/79). Copyright.)



Firemandsfarer i brændingen ved bygden Kirke, Fuglø. (Foto: Juleif Jacobsen)

Indtil midten af forrige århundrede var landbrug og fiskeri ikke selvstændige erhverv, men hver især et vigtigt supplement til livets opretholdelse. Det var kongsbønderne, som sad på noget over halvdelen af den færøske jord, der sørgede for jordens dyrkning, tørveskæring, fuglefangst og fiskeri. De fattige, som havde den øvrige jord, odelsjorden, havde pligt til at ro bondens båd og var bundet af en kontrakt, der gjaldt for et halvt år ad gangen. Denne "bådtvang" blev afskaffet ved lov af 17. marts 1865.

Da monopolhandlen efter 1830 begynder at opkøbe klipfisk, og fiskeriet således får betydning som eksporterhverv, bliver godt 40% af befolkningen beskæftiget med dette som hovederhverv. Det egentlige gennembrud for fiskeriet kom, da man i 1872 begyndte at fiske med havgående skibe. I den følgende tid opkøbte færingerne i stort tal udrangerede fiskesmakker fra England, som udskifter disse til fordel for trawlerne. Selvom havfiskeriet, som foregik på de fjernere liggende fiskebanker ved øerne og ved Island, drog flere og flere med sig, blev der dog stadig drevet en del hjemmefiskeri med den færøske båd. Den var således uundværlig til kommunikationen øerne imellem og til grindefangst.

"Ilde er det at have sit forråds-kammer på havet" siger et gammelt færøsk ord, og det har ingen som færingerne måttet sande: Alle færøske bygder ligger tæt ud til havet, og deres eksistens har været lige så afhængig af adgangen til dette, der betød fiskeri og kommunikation med omverdenen, som de har været af land-

bruget. For bygder der ligger ved fjorde og vige har det ikke været noget problem at komme på havet, men på steder, hvor landingsstedet ligger ud til det åbne hav og med megen brænding, kunne man især om vinteren i uger - ja måneder være afskåret fra fiskeriet og forbindelsen med omverdenen. Den stærke strøm, der kan gå mellem øerne og i de smalle sunde giver en meget kraftig strømsø. Strømmen, hvis retning og styrke afhænger af månens nærhed, kaldes af færingerne "vestfall" når der er flod og "eystfall" når der er ebbe.

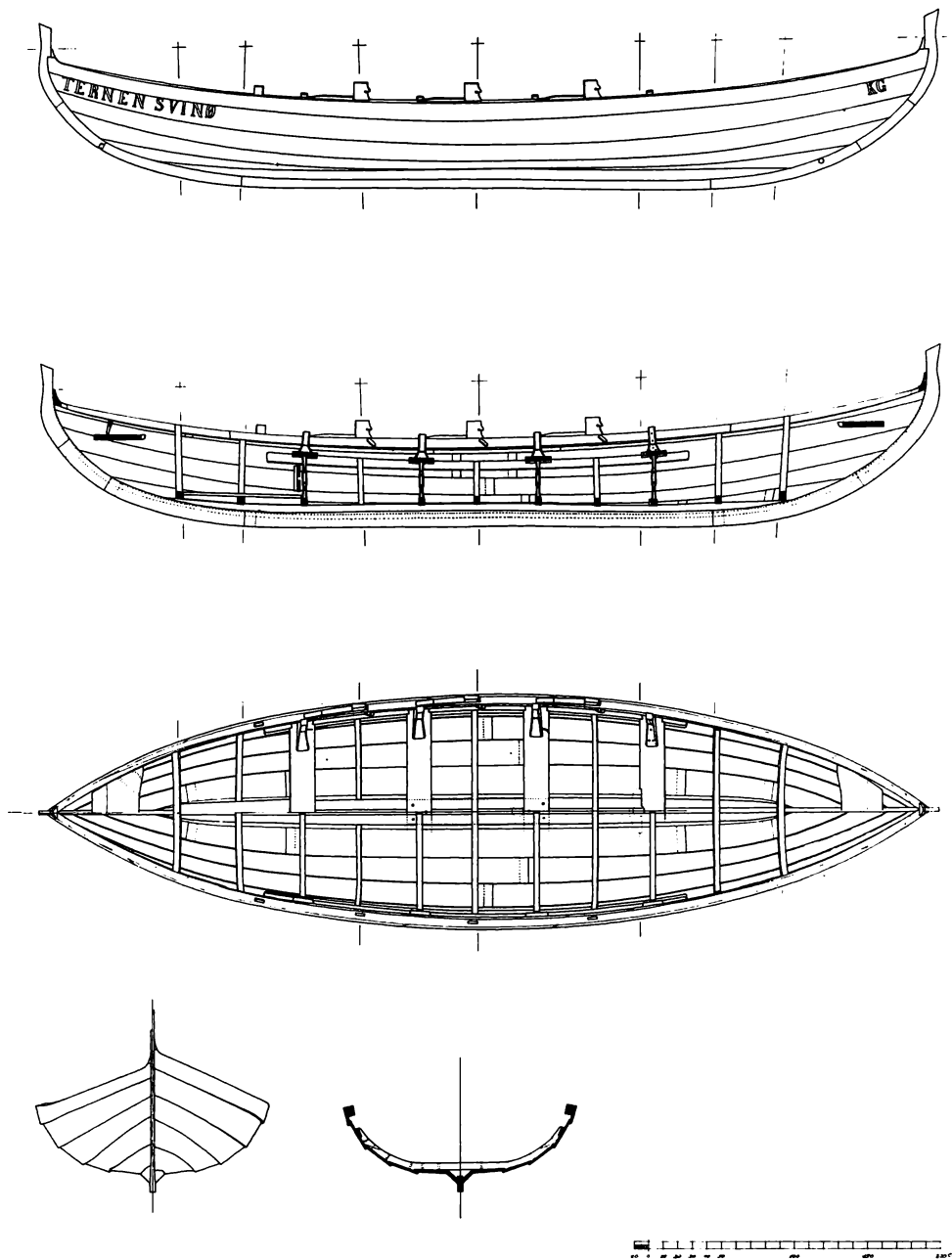
De kunne også overraskes af uvejr, når de lå på fiskemed eller banker, der kunne ligge indtil 30 sømil fra land - og da lå der en drøj rotur foran dem. Ligeledes kan de stejle fjelde forårsage voldsomme kastevinde, som udelukker næsten al sejlads med sejl. Det er derfor selvsagt store krav, der stilles til den færøske båd.

Båden

Den færøske bådebygger har da også gennem århundrede ved dygtighed og snilde formået at udvikle en båd, så den lige netop er anvendelig for dette specielle farvand. Færøerne har inden for det nordiske kulturområde altid været kendt for sine smukke og sødygtige både, og regnes idag for en værdig repræsentant for den nordiske bådebyggertradition. Færøbåden har den nordiske klinkbyggede båds karakteristiske træk - spids i begge ender - det store spring i forbindelse med de høje stævne, samt den lette konstruktion.

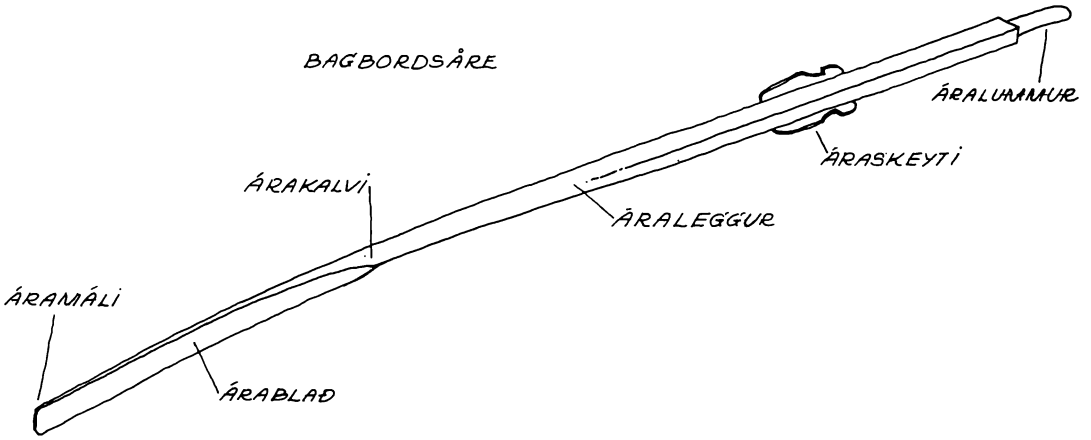
Den færøske båd er først og fremmest en robåd. På grund af risikoen ved sejlads med sejl er fartøjets egenskaber som robåd særligt udviklet, og er med til at give dets udformning et særkende. Den har et højt fribord og fyldige stævne, der gør, at båden vager godt i søen. Den har en tilsvarende lang og flad bund, der særligt på slet vand giver sig udtryk i en stor fart under roning. Et særkende er dog de lange smalle årer. De har ved toldegangen et rektangulært tværsnit, og er forsynet med slidstykker af eg. Åren kan derfor ikke skives, men det 2 tommer smalle åreblad giver næsten ingen modstand, og man kan ro i mange timer uden at trættes. Mest iøjefaldende er nok den færøske åretold, som har en hel del tilfælles med den norske "kaipe", men som på grund af materialeforekomsten har fået sin nuværende udformning. Endnu ses øjet som en reminiscens fra kaipens hul for humlebåndet, der her sidder i et hul ned igennem essingen.

Den gamle færøske bådebygger byggede ikke sine både på et bestemt sted, men rejste, kun udstyret med sav - høvl - økse og - ikke at forglemme - toldekniven, rundt til bygderne, hvor han på bestilling byggede bådene på den åbne strand. Her formede han så bord for bord - helt uden skabeloner og på øjemål - den tynde plankeskal. Dog kontrollerede han de vigtigste mål med en målestok. Når køl og stævne, der var af eg, var rejst, blev det første bord, kølbordet, sat på. Bordets stilling på kølen danner en dyb kølrende, som er noget helt specielt for færøbåden. For at få tilstrækkelig udlægning på bådens næste bord, sættes der ved enderne to korte stykker, der af en $1\frac{1}{2}$ "-planke hugges i den rette facon. Bådens tredje og fjerde bord blev derpå sat op, og målene kontrolleret. Som støtte for den tynde plankeskal lagdes nu bundstokkene i, og opbordingen kunne fortsættes. Bådens bord og spanter blev sammenholdt af træagler, som bådebyggeren snittede med sin uundværlige kniv. Bordene, som kunne være fyr eller gran importeret fra Norge, fik man ved at gennemsave en $1\frac{1}{2}$ "-planke. Bordene anvendtes parvis i båden, således at de havde de samme spændinger og derfor ville falde ens ud. Ved opsætningen af bordgangene, som kunne være i flere stykker, begyndtes der altid fra agterenden. Deraf det gamle ordsprog: "at man skal bygge båden fra bagenden og skære hvalen fra hovedet". Når de sidste bord var sat på, blev essinglisten

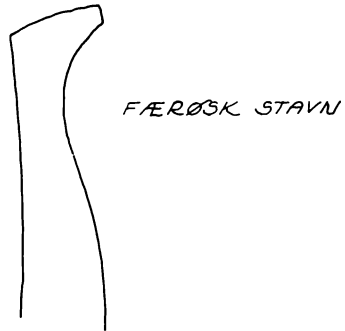


Firemandsfaren »Ternen» bygget af Jacob Kirk, Fuglø 1902. (Opmålt af forfatteren juli 1975.)

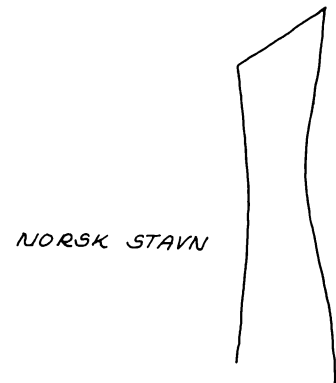
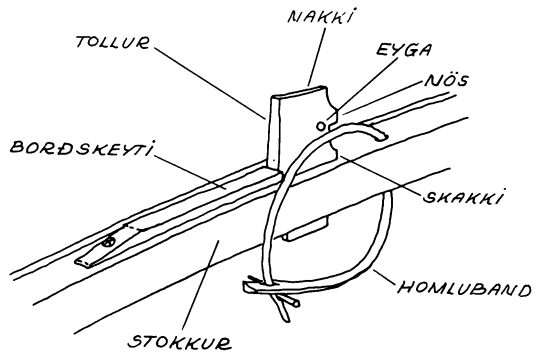
Færøsk åre.



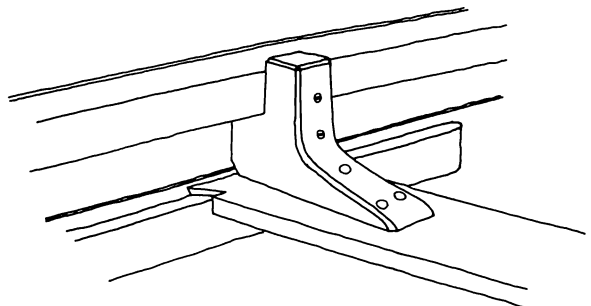
Stævnprofiler.



Færøsk åretold.



Tofteknæ.





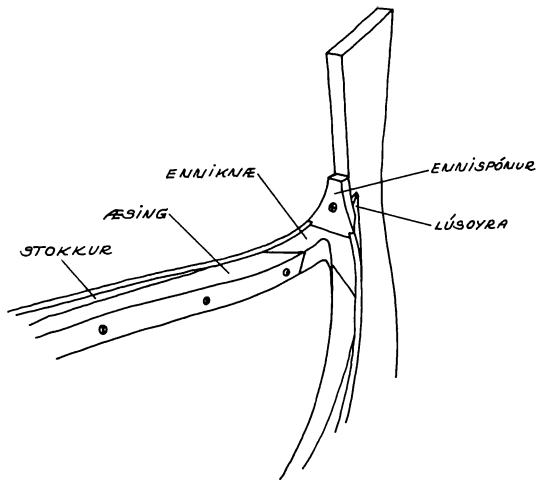
*Færøbåde ved Ejde.
(Foto: Nationalmuseet.)*

lagt i, men inden den blev gjort fast, blev bådens form endnu engang kontrolleret.

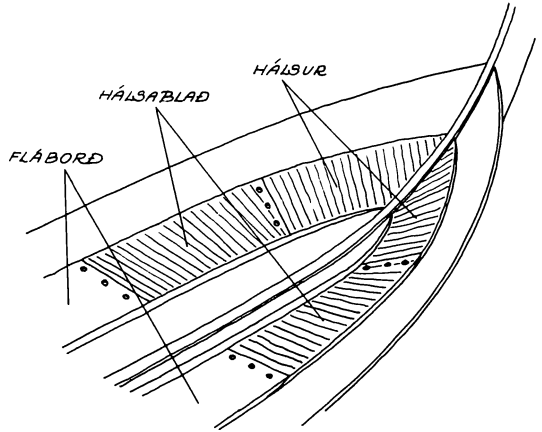
Ved proportioneringen gik man ud fra målene på en ottemandsfare: Bredden skulle være en $\frac{1}{4}$ af længden, og dybden, en trediedel af bredden. Bredden på en ottemandsfare var dog altid noget mere, og på mindre både voksede dette forhold. Havde båden fået den tilsigtede facon, blev essinglisten og dennes forlængelse frem til stævneknæet gjort fast. Derpå blev langremmen, som på den færøske båd sidder direkte ind på bordplanken og giver navn til denne, sat fast. Oplængerne blev, som en forlængelse af bundstokkene, sat i, og tofterne sat på plads. De holdes på plads af tofteknæene, der står oven på toften og ind mod essinglisten. Tofterne støttes midtpå af en snelle sat i spænd mellem toften og bundstokken. Til sidst sættes sæderne for og agter i, og når den lille trekantede træklods, der danner en jævn overgang mellem bådens spring og stævnene, var sat på plads, manglede der kun det løse tilbehør til båden.

Den færøske båd er bygget helt af savskårede planker med undtagelse af dele af spanter og tofteknæ, som er forarbejdet af drivtømmer, der fra naturens hånd har fået den krumme facon. Bådens konstruktive løsninger bærer præg af at være dikteret heraf, ligesom det også kan ses af plankediagrammet at, der er opnået en maximal udnyttelse af materialet. Båden med det løse tilbehør årer, tolde, bundbrædder og øsekar kunne bådebyggeren bygge på en uge til 14 dage - alt efter bådens størrelse. Den færdige båd blev tjæret over det hele med undtagelse af tofterne. Malede både er først blevet almindelige i nyere tid.

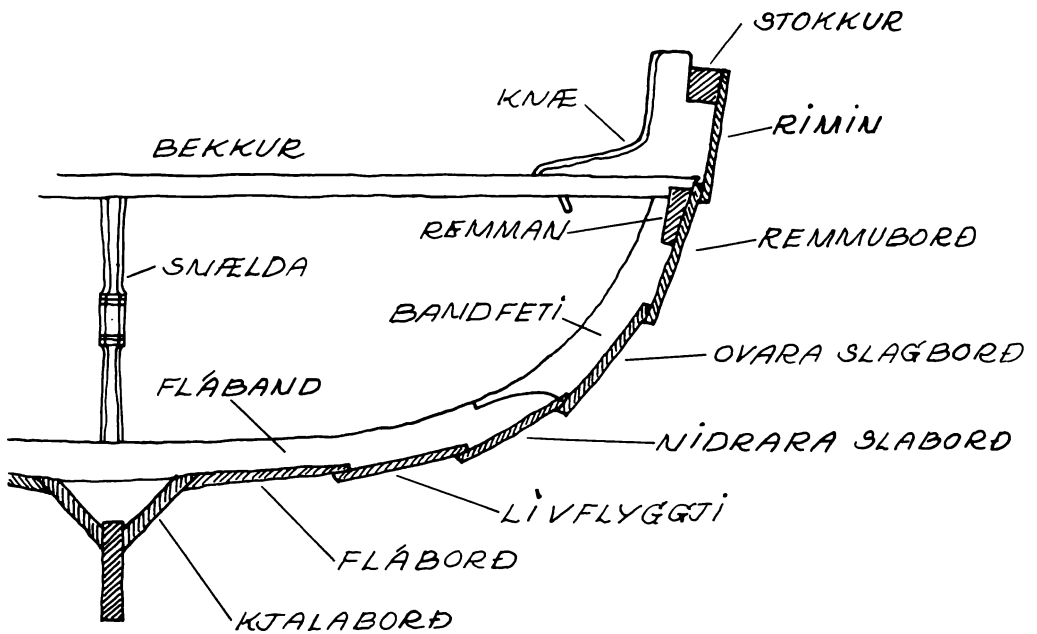
Forstævnen af en færøbåd.



Hugne bordhalse.



Tværsnit af båd med syv bord.

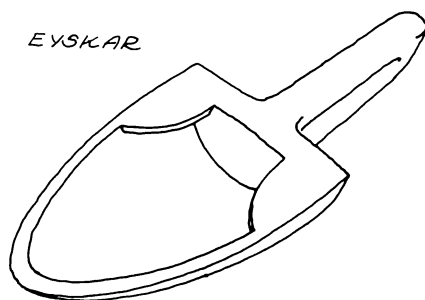


Den første dag man skulle ud med den nye båd var en højtidsdag i bygden. Der skulle være mindst en god dyrekrop i båden. Var der flere ejere, havde de hver sit stykke med, men der måtte ikke smages på kødet, førend man var kommet i land. 10-pottønden med brændevin var også med, men der måtte ikke tages af den, før den første fisk var fanget, og så var det den, som fik bid, der havde retten til den første mundfuld. Når båden var kommet i vandet, var det skik at ro den tre gange i kreds, mens man sang en salme. Dette kaldes at kristne båden. Det var også skik at vende båden mod solen, når man roede på fiskeri, ellers ville fiskeriet ikke lykkes, sagde de gamle. Når man kom i land, bar kvinderne fire fladkager rundt på stedet, og når båden var trukket på land, blev kødet og kagerne delt ligeligt mellem mændene.

Bådens levetid kunne være op til 50 år, men på steder, hvor de var særlig udsatte, eksempelvis, hvor der var megen brænding, kunne de kun holde nogle få år. Når de ikke var i brug, blev bådene opbevaret i et bådehus. Fra landingsstedet og op til bådehuset, der kunne ligge højt oppe i klipperne, var der fastgjort træstykker i klippen for at beskytte kølen, når båden blev trukket op på land.

Indenfor den færøske bådtype findes der syv forskellige størrelser. Hver båd-størrelse benævnes efter hvor mange mand der skulle til for at ro den. Fire- og seksmandsfarer har været brugt til sommerfiskeri og ottemandsfarer til vinterfiskeri. I ældre tider skulle man på Syderø også have vovet sig ud på vinterfiskeri med store fire- og seksmandsfarer for henholdsvis 5 og 7 mand. Både mindre end firemandsfaeren blev kun brugt til fiskeri i mere beskyttede farvande. Timandsfarer og seksåringer - både med seks årepar - har været anvendt til handelsfærder til Torshavn eller til skyds for embedsmænd. Specielt Syderø havde disse store både. Otte- og timandsfarer blev tillige brugt, når der var grind.

På grund af risikoen ved sejlads med sejl under de stejle fjelde er den færøske båd kun udstyret med et forholdsmæssigt lille sejl, der er et luggersejl. Sejlet blev hejst på masten, som stod i den forreste tofte. Sejlet, som sædvanligvis havde en rebstreng, havde halsen fastgjort i et af de tre huller i rælingen forude og skødet blev trukket gennem øje i en af toldene. Sejlet havde desuden en bugline, som blev fastgjort i stævnen. På større både - fra ottemandsfarer og op efter - kunne der tillige være en lille mast med et sprydsejl agterude. Tidligere havde færøbåden et tilsvarende lille trapezformet råsejl. Mesanen og luggersejlet med den skråtstillede rå er først taget i brug engang i midten af forrige århundrede. Båden har et fast ror hægtet på agterstævnen og blev i ældre tid styret med en kroget rorpind. Den er nu udskiftet til fordel for en tværpind med styreliner.



Færøsk øsekar.



Grindefangst.
(Foto Noe Nygaard. Færøerne.)

Fiskeri

Fiskeriet fra bådene foregik med håndline, og her var det for det meste torsk, langer og helleflyndere man fiskede. Når man roede ud på fiskeri, havde hver mand sin bestemte plads, ligesom man også havde sine faste pladser, når man var kommet ud på fiskemedet. Var det for eksempel en ottemandsfarer man fiskede fra, sad andøvsmanden på den anden tofte og holdt båden op imod vind og sø. Manden, der havde siddet ved siden af ham i styrbords side, satte sig på sædet forude. Nogle steder var denne plads høvedmandens plads. Bagbordsmanden på tredje toft satte sig på sædet agterude. Mændene på forreste og agterste tofte i bagbord vendte sig, så de sad med ansigtet fremad. Styrbordsmændene blev sidende, hvor de sad.

Håndlinerne bestod af håndspundne liner 60–80 favne lange. Som synk anvendtes en glat sten, hvori der var hugget fuger, så den kunne bindes fast til linen. For enden af tavserne, som også var hjemmegjorte, sad der nogle kraftige kroge, hvis størrelse varierede alt efter de fisk, man fiskede efter. Linen var vundet op på en gaffelformet træramme. Ude på fiskemedet lod man linerne gå udenbords, og når synket ramte bunden blev, der taget tre tag ind på linen. Her sad man så og

trak linen over toppen af åretolden i lange seje tag, til der var bid. Folkene for og agter sad og trak linen over en hale-klampe på rælingen. Der var to klamper forude og en agter.

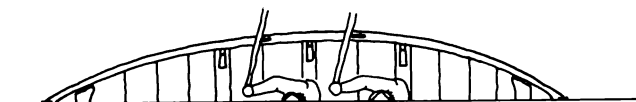
Med den fiskerigdom, der var i havet omkring Færøerne, før trawlfiskeriet rigtigt satte ind, kunne man hurtigt fiske båden fuld. En ottemandsfarer kunne laste 200 - 300 torsk. Det afhang noget af fiskens størrelse, men en båd var tungt lastet, når den var lastet til "gribsbord" det vil sige, når man lagde tommelfingeren på rælingen og kunne nå vandoverfladen med fingerspidserne. Hver mand fik sin part af fisken, og en part tilfaldt båden. Først tog man fisken fra til manden, der vækkede og sammenkaldte mandskabet, høvedsmanden, så fisken til andøvsmanden og tilsidst fisken til hver mand i båden. Andøvsmanden havde mange pligter: Han skulle se efter om der var vand på tønden, og sørge for at den blev fyldt. Glemte han den i land, skulle han selv lægge årerne, mast og sejl i båden, og tage det op, når de var kommet i land igen. En god andøvsmand skulle kunne bære årer, mast og sejl i et bundt. Han skulle også sørge for at sejlet blev hængt til tørre, og at båden blev holdt ren. Det var høvedsmanden, der satte bundproppen i og tog den ud igen, når båden var trukket på land.

Der var helt bestemte regler for, hvad man måtte og ikke måtte ombord i en båd: Man måtte ikke pege på en anden båd, heller ikke lyve i en båd. Der måtte ikke komme oksekød med i båden eller nåle. Lå båden på vandet, måtte man ikke stå i båden og kaste fangsten i land, eller kaste den over i en anden båd. Var båden trukket på land med fangsten, måtte båden ikke være støttet af, førend denne var kommet af båden.

Det var et dårligt varsel, hvis man på vej ud på fiskeri mødte konefolk, der var rødhåret, eller på vej ud med askespenden. Så var det et bedre varsel at møde hende ved møddingen, når man havde været på fiskeri. Mødte man en sådan kvinde på stien, skulle man ikke vige til side for hende, men gå lige frem - det kunne vende et dårligt varsel til et godt. Det varslede ikke godt for fiskeriet den dag, hvis det var bagbordsmændene, der fik den første fisk. Var det derimod mændene i styrbord, eller allerhelst manden på sædet forude, der var den første, som fik bid, kunne man regne med en god fangst.

Firemandsfares blev ofte brugt, når man i de smalle sunde skulle dørge efter sej. Hertil brugte man tynde medestænger, knap så lange som båden og hver forsynet med line og en krog. Medestængerne, som sad fastklemt ved bådens ræling, blev under langsom roning trukket gennem vandet. Når der så var bid, rejste man stangen lodret op i båden, så fisken i en elegant bue svingede hen foran næsen på en og man kunne frigøre den fra krogen. Sejen kunne bide så villigt, at man kunne bruge tre medestænger uopholdelig: To fastklemt ved bådens ræling, medens man frigjorde fisken fra den tredie.

Til fangst af grindehvaler anvendtes de store både. Når man havde observeret en grindeflok, søgte man at genne den hen til steder, som var egnet til grindedrab. Det skulle helst være en flad strand, så man kunne få hvalerne til at strande. Her kunne man så med et behændigt snit i halsen med grindekniven, og et stik i dyrets nakkehvirvel, dræbe hvalen. Havde man ikke fået alle hvalerne til at strande, kunne der gives tilladelse til at harpunere de sidste, som stadig svømmede omkring. Store jernkroge forsynet med et kraftigt reb blev brugt til at hale hvalerne op på stranden.



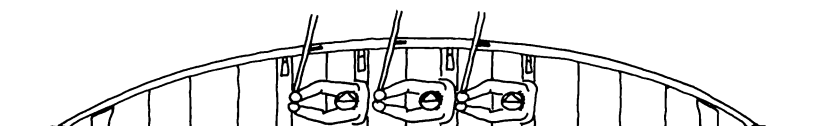
TRÍBEKKUR 8 ALEN



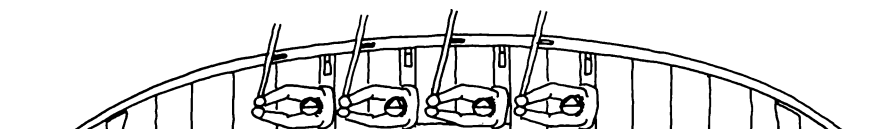
TRÍSTUR 9 ALEN



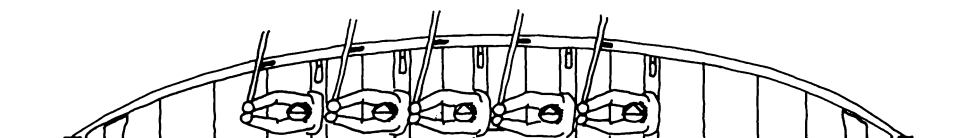
FÝRAMANNAFAR 10 ALEN



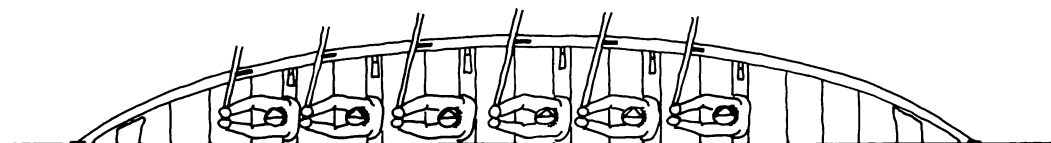
SEXMANNAFAR 11 ALEN



ÁTTAMANNAFAR 12 ALEN

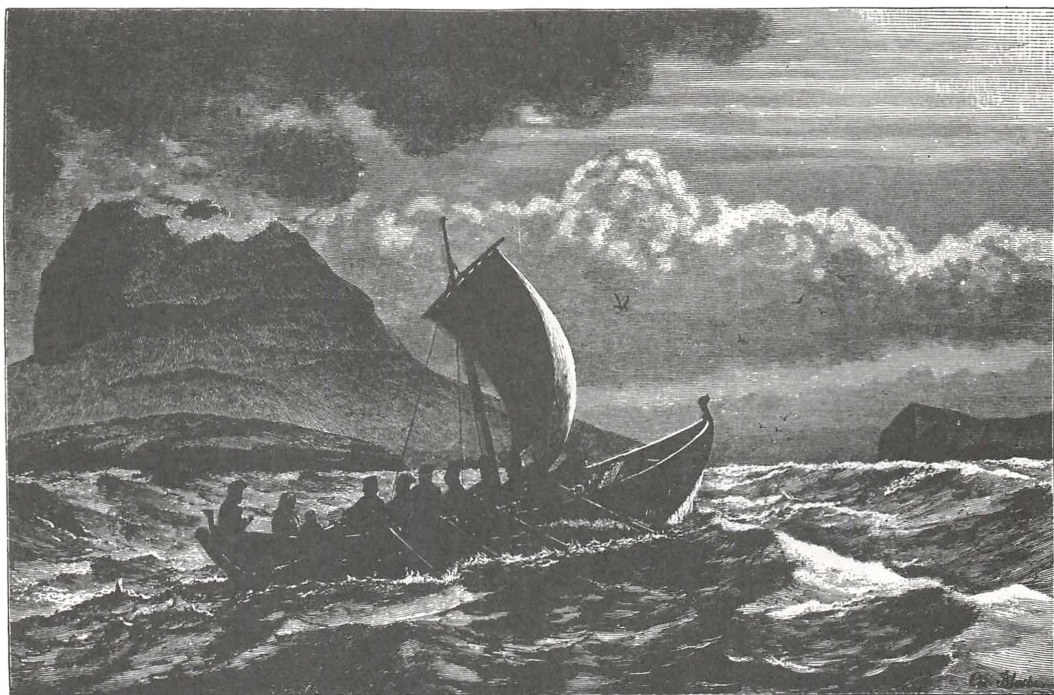


TÍGGJUMANNAFAR 13 ALEN



SEXÆRINGER 14 ALEN

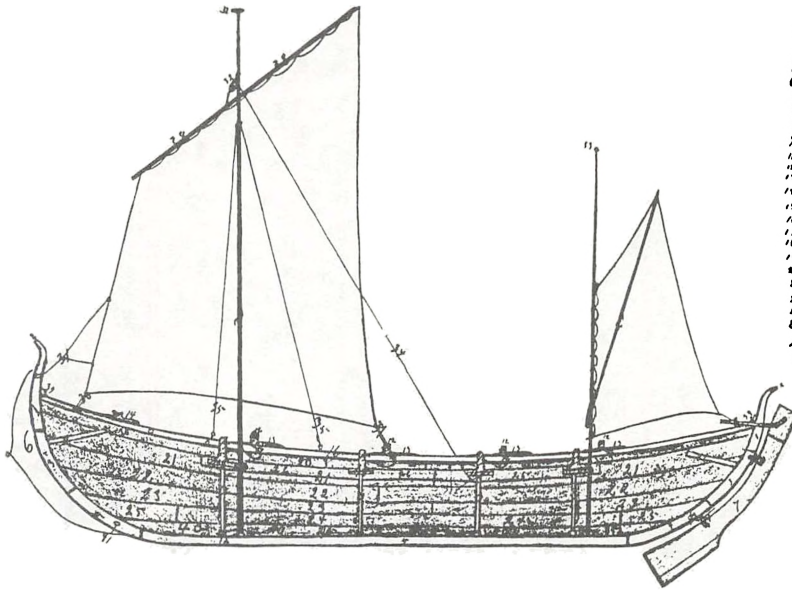
Oversigt over størrelser på færøbåde.



En færingbåd passerer Nolsø på vej til Torshavn. (Stik af Cbr. Blache.)



Roende færing i en ottemandsfare. (Foto: Nationalmuseet.)



- 1 Masten
- 2 Riggings
- 3 Riggingskud
- 4 Riggingskud
- 5 Riggingskud
- 6 Riggingskud
- 7 Riggingskud
- 8 Riggingskud
- 9 Riggingskud
- 10 Riggingskud
- 11 Riggingskud
- 12 Riggingskud
- 13 Riggingskud
- 14 Riggingskud
- 15 Riggingskud
- 16 Riggingskud
- 17 Riggingskud
- 18 Riggingskud
- 19 Riggingskud
- 20 Riggingskud
- 21 Riggingskud
- 22 Riggingskud
- 23 Riggingskud
- 24 Riggingskud
- 25 Riggingskud
- 26 Riggingskud

Skitse af en ottemandsfare. (Marius Høegstad 1907. Videnskabeligt Selskabs skrifter II, H.F. Kl. 1916.)

Fremdrivningsmiddel

Der er et gammelt ord, der siger, at drengebørnene på Færøerne er født med en åre i hånden. Gennem legen, der til at begynde med foregår i små både på damme og søer, oplæres han, så han sammen med voksne mænd kan røgte og styre en båd i godt som dårligt vejr. Den færøske båd er meget sødygtig, og selv i meget svær sø, hvor større skibe har deres besvær og gang på gang overskyldes af søer, ligger den som en svanefjer og duver op og ned. Vil en sø til at brække ind over båden, kan dette forhindres ved, at alle årer på en gang slås hårdt ned i søen, så den på denne måde dæmpes. På slet vand kan båden under roning nå op på en fart af 5-6 mil, men med vind og sø imod går den kun langsomt frem. Der er et eksempel på en båd, der lå ved Viderejde og skulle til Svinø - en strækning på kun 7 km: Vind og strøm var imod, og det tog mændene 11 timer at nå ind.

Et andet eksempel på bådens egenskaber var en mand fra Kvalbø, der skulle giftes og skulle hente sin brud i Midvåg. De tog afsted, men blev overrasket af et forfærdelig vejr med både vind og strøm imod: De måtte ro i næsten et døgn, førend de nåede frem. De tog straks afsted igen. Pigen havde et lille barn på kun et år med sig. Hjemme var man begyndt at blive urolige, og en mand var gået op i fjeldet for at se efter båden. Pludselig fik han et kort øjeblik et glimt af sejlet førend det atter forsvandt i snetykningen. Han skyndte sig hjem - men da lå båden der allerede.

Sejlet var et sekundært fremdrivningsmiddel, og blev kun brugt, når vinden var med. Man krydsede sjældent eller næsten aldrig, men de roede i nogle tilfælde op, så de kunne holde bestemmelsesstedet op og sejlede dette i et stræk.

Mesanen på de større både gjorde at de gik bedre til vinden. Med vinden agten ind blev masten flyttet hen i en langskibstofte, som rakte over de to midterste tofter og sprydsejlet blev lagt ned.

Da slupperne i begyndelsen af tyverne blev forsynet med motorer, forsøgte man også at installere motor i den gamle færøske båd. Den viste sig at være for spinkelt bygget, og man overvejede helt at forbyde motorer i bådene, men ved at forstærke konstruktionen og gøre bådene dybere og bredere i forhold til længden, lykkedes det på en smuk måde at tilpasse bådtypen dette nye krav. Det er i stort tal disse både, der idag præger havnebilledet rundt om på øerne. Der findes stadig gamle færøske både, som bliver taget frem, når grinderåbet lyder, ligesom de også kan ses udstillet på Landsmuseet i Torshavn.

Den færøske bådebyggertradition holdes stadig i live, idet der foruden de almindelige fiskebåde også bygges regattabåde, som dog er længere og smallere end de gamle både. Om traditionen også vil overleve plastalderen er meget tvivlsom: I Kalbak på Strømø masseproduceres der allerede færøbåde i plast – men det har givet beskæftigelse og dermed overlevelsesmuligheder for den lille bygd.

Til læserne.

Vi kan hermed forberede læserne på flere nyheder fra og med næste nummer, som vil have »Folkemedicin» som tema.

For det første vil vi gå over til en ny teknik, idet skriften ligesom denne, vil være »rigtig» typografisk skrift. Fordelene er flere. Læseligheden vil blive bedre, der vil være større mulighed med varieret skrift og fremhævelser, og der vil kunne stå mere tekst på en side.

For det andet vil vi introducere en studenterrabat på ca. 40%. Denne rabat kan dog kun blive varig, hvis det samtidig lykkes at få 200 flere abonnenter i løbet af efteråret. Derfor vil vi endnu engang opfordre læserne at anbefale tidsskriftet til venner og kolleger.

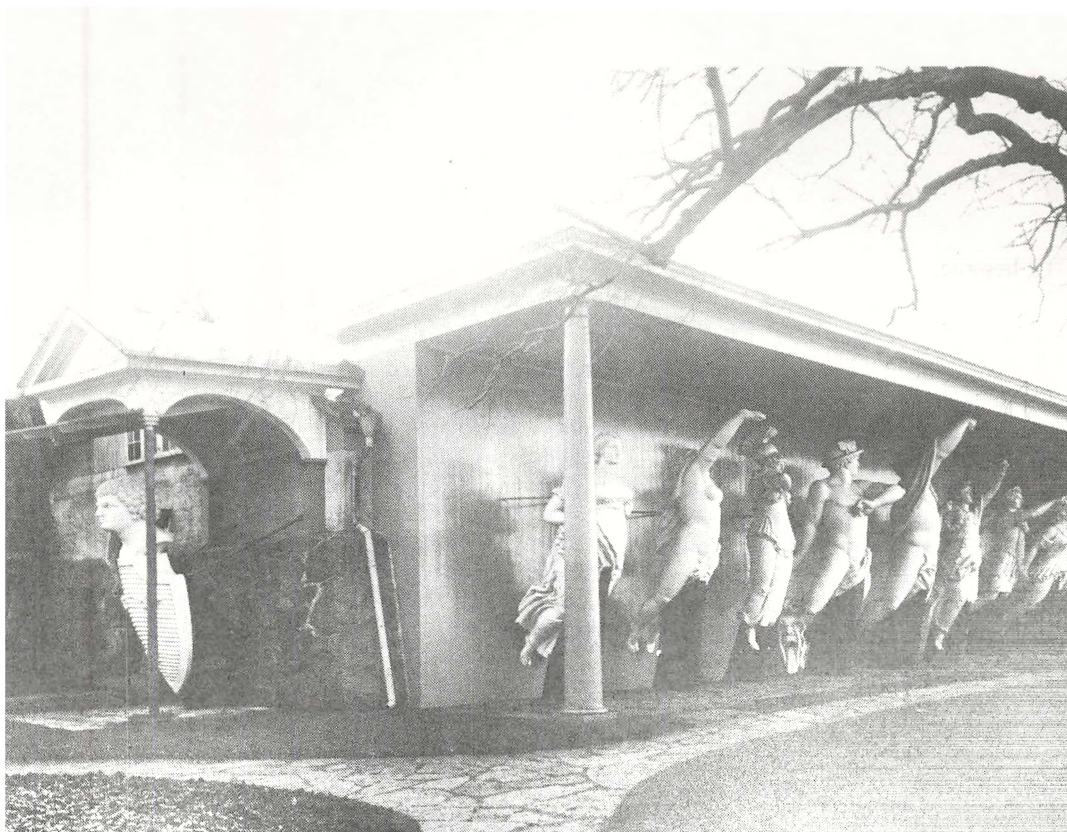
Endelig kan vi sige velkommen til en ny lokalredaktør. Det gælder Magnus Wikdahl, Dag Hammerskölds väg 4 D:117, S-223 64 Lund (tlf. 046-115296), som vil være kontakt for det sydligste Sverige.

med venlig hilsen
redaktionen

Rättvisan och Kramsfågeln

af Lars O. Berg

Lars Otto Berg, född 1931. Filosofie licentiat vid Uppsala universitet 1967. Tjänsteman vid bl.a. Krigsarkivet 1960-67, vid Stockholms stadsarkiv 1967-73. Landsarkivarie vid landsarkivet i Uppsala sedan 1973. Har författat artiklar främst rörande militär historia och arkivvännen.



Artikeln skildrar namngivningsprinciperna inom svenska örlogsflottan och hur olika namntyper avlöst verandra.

Under 1500-talet beskrev namnen oftast skeppens byggnadsort, typ, tidigare ägare e.d. Även djurnamn var vanliga. Under 1600-talet kom personnamn och geografiska namn. Enhetligheten i namngivningen inom skilda fartygsklasser blev större. Namn ur klassisk mytologi är vanliga liksom bibliska namn. Under 1700-talet tillkommer namn ur den nordiska mytologien för att bli helt dominerande under 1800-talet. Därefter blir geografiska namn, personnamn och djurnamn de dominerande grupperna.

Något om svenska örlogsflottans fartygsnamn

Örlogsskeppen var förr som regel försedda med en galjonsfigur eller en målning eller sniderier på akterspegeln. Åtminstone för tiden fram till 1600-talets början tyder mycket på att skeppen kallades efter denne bild i stället för tvärtom, när de ej fick namn efter byggnadsort, färg eller dylikt som Älvsborgs barken och Förgyllda galejan. Som regel var det kungen själv, som namngav åtminstone de större skeppen. När en stor kravel stod nästan färdig, skrev Gustav Vasa 1559: "Det vore Oss icke obehageligt, om man på skeppet målade en Elefant, den största målaren kunde". Skeppet kallades sedan också Elefanten.

Sedan Admiralitetskollegiet 1634 inrättas för sjöförsvarets ledning, var det som regel denna myndighet, som föreslog namn, vilka senare fastställdes av kungen - ibland med råds råde eller i konselj. Under Gustaf IV Adolf (1792-1809) fastställdes dock namnen ofta muntligt eller genom handbrev. Efter 1809 behandlades ärendet som komandomål. När befattningen som Chef för Marinen inrättades 1936 blev det denne som efter hörande av berörda myndigheter föreslog lämpliga namn hos kungen.

Småfartygen fick enligt en kunglig resolution 1688 döpas av Admiralitetskollegiet, en rätt som i många fall utnyttjades fram till 1719. Även under

Galjonsfigurer ved Marinemuseum Karlskrona.

(Fra venstre til højre) Freja, Galatbe, Fäderneslandet, Försigtigbeten, Äran, Carl XIII, Karl XIV Johan Göteborg.

senare tid har smärre båtar m.fl. då och då fått sina namn rent lokalt.

Alla fartyg och båtar har dock ej begåvats men namn. Ibland har de fått nöja sig med nummer. Redan 1611 nämns bland roddfarkosterna Tredje lodjan och Fjärde lodjan. Åren 1676-77 byggdes i Finland 16 bojortar, som enbart erhöll nummer. Några ersattes med nybyggen, som fick sina företrädares nummer, men i stort sett dröjde det sedan till 1776 innan man började bygga större serier av numerade farkoster med undantag för skeppsbåtar, espingar och jollar. Mellan 1776 och 1817 färdigställdes över två hundra kanonjollar, kanonslupar, kokslupar och dylikt, vilka försågs med nummer. Genom generalorder 1820 föreskrevs att "alla flottan tillhörande armerade eller oarmerade fartyg skola, med undantag av fartygens barkasser, sluper eller jollar... uppkallas men namn." Att detta ställde mycket stora krav på fantasin hos flottans stationsbefälhavare, som skulle föreslå namn, är självklart. Hur det lyckades kommer att skymta i det följande.

Även efter 1820 har flera fartygscerter fått nummer i stället för namn. Nämnas kan torpedbåtar, vilka efter 1895 bytte ut sina tidigare namn mot nummer, ett par serier undervattensbåtar 1909 och 1941/44, mindre motortorpedbåtar och vedettbåtar.

Personnamn

Många örlogsfartyg har fått namn efter personer. Ibland kan även förnamn, utan anknytning till någon viss person, dyka upp som benämning på örlogsfartyg.

De första exemplen på namntypen finner man redan under 1500-talet. Då var det ofta tidigare ägare, byggmästare eller t.o.m. skeppare, som fick ge sina namn åt fartygen. Exempel på detta är Gamla Fördelen och Nya Fördelen från omkring 1560, vilka var byggda i Finland genom fogden Lasse Fördels försorg; Carsten Todes holk köptes 1519, förmodligen från lybeckskepparen Carsten Tode d.ä., Flemingen byggdes 1537-38 av Erik Fleming och Sven Karles skepp fördes 1521-22 av skepparen Sven Karle. Bartuneren (1521) tyder på anknytning till den skotsk-danska sjöofficerssläkten Bartun. En holk vid namn Bryntan, som byggdes 1526-27 har förmodligen ej - som tidigare antagits - uppkallats efter Brunte (=namn på en brun häst) utan snarare efter Måns Bryntesson, som av kung Gustaf Vasa fått order att bygga holken.

På 1560-talet försvinner denna namntyp. Nästa steg i utvecklingen tas 1623-24 då skeppen Gustavus och Kristina, rimligen uppkallade efter Gustaf II Adolf och änkedrottning Kristina av Holstein-Gottorp, införlivas med flottan. År 1651 kommer den första Carolus med i skeppslistorna. Såväl den regerande drottning Kristinas farfar - Karl IX - som hennes kusin och tronföljare Karl (X) Gustaf kan ha påverkat namnvalet. Nästa kunglighet tillhör hertigfamiljen i Holstein-Gottorp. År 1674 uppkallades ett linjeskepp efter hertiginnan Fredrika Amalia. 1698 byggs ett nytt skepp med samma namn samtidigt som en fregatt får namnet Fridericus efter hertig Fredrik av Holstein - kungens svåger.

Från 1680-talet till 1830-talet är kungafamiljen och även dess utländska släktingar flittigt företrädade inom flottan. Alla vuxna medlemmar av kungahuset fick under denna tid åtminstone ett örlogsfartyg uppkallat efter sig. Kung Karl XII representeras t.ex. av 110-kanonskeppet Konung Karl eller Carolus Rex (1694-1771, ursprungligen uppkallat efter Karl XI), linjeskeppet Prins Carl (1694-1722), galären Carolus (1717-1719), brigantinen på Peipussjön Carolus (1702-1704) samt kungliga jakten Carolus, (1695-)

Då och då förekommer namnskiften. När ett nytt, större fartyg byggs, kan det få ära namnet efter en företrädare. När Carolus Rex sjösattes 1694 fick ett tidigare skepp Carolus i stället namnet Drottning Hedvig Eleonora. Det gamla Hedvig Eleonora blev Sverige, det äldre Sverige blev Drottning Ulrica Eleonora o.s.v. Även andra skäl kan ligga till grund för namnbyten. När kung Gustaf IV Adolf avsattes år 1809 fick det linjeskepp, som uppkallats efter honom först namnet Gustaf Adolf, sedan Gustaf den Store (vilket snarare skulle associera till Gustaf II Adolf eller Gustaf Vasa) och slutligen Försiktigheten!

Linjeskeppet Fredrica Dorothea Wilhelmina, uppkallat efter drottningen, blev Carl XIII (= den nye kungen) och fregatten Fredrica döptes för säkerhets skull om till Orädd.

I början av 1900-talet kommer pansarskeppen Oscar II, Gustaf V och Drottning Victoria (byggda 1905-1918). Det enda exemplet efter denna tid är lasarettsfartyget Prins Carl - prinsen var bl.a. chef för Röda Korset i Sverige.

Andra än kungliga personnamn är sällsynta på skepp under 1600-talet. Den franske kardinalen Jules Mazarin fick 1647 skeppet Julius uppkallat efter sig - senare fick han även själva skeppet i gåva av drottningen. Riksamiralerna Carl Gustaf Wrangel och Gustaf Otto Stenbock fick 1662 och 1679 linjeskeppen Wrangel och Stenbocken benämnda efter sig liksom amiralgeneralen Hans Wachtmeister (1680). Riksrådet Lorentz Creutz, som kommenderade den svenska flottan 1676 synes endast ha fått en mindre bojort, Creutzen, uppkallad efter sig, och detta först 1677, året efter det han omkommit i sjöslaget vid Ölands södra udde.

Under första hälften av 1700-talet blir personnamnen vanligare. Såväl amiralgeneralen Wachtmeister som befälhavarna över de svenska styrkorna i Baltikum fick fartyg i den nybyggda Peipuseskadern 1702-04 uppkallade efter sig. Förhållandet vid eskadern i Göteborg var likadant under 1700-talets första decennier. Antalet representerade sjömilitärer blir mindre häfter med undantag för bl.a. överamiralen och riksrådet Claes Sparre (linjeskepp 1724 och 1749). Ett trettiotal av de mäktiga riksråden fick emellertid vid 1700-talets mitt ge namn åt galärer (och i ett fall en fregatt). Ett par andra namn kan uppmärksammas - nu uppenbarar sig för första gången rent historiska namn som vikingakungen Erik Segersäll och Birger Jarl - bägge dessa namn bars av skärgårdsfregatter, framdrivna både med segel och åror och byggda 1790. En av skönhetera vid Gustaf III's hov, grevinnan Ulla Fersen, fick även äran att ge sitt namn en fregatt. Av statsfinansiella skäl blev de två andra av "de tre gracerna", Augusta Fersen och Grevinnan Mejerfeldt, ej ihågkomna på samma sätt, även om detta planerats.

Under 1800-talets första hälft återkommer Erik Segersäll och Birger Jarl. I samband med fartygsdopen 1820 uppkallas en serie däckade kanonslupar efter framstående levande och döda sjömilitärer. Bland dem som hyllas på detta sätt är kaptenerna Hökenflycht och Löschern, som båda i stället för att stryka flagg sprängde sig och sina fartyg i luften under Karl XII's krig. Med undantag för Creutzen och Sparre från 1749 är det första gången som man bland sjömilitärerna hedrat andra än levande på detta sätt. Skeppsbyggarna af Chapman och von Sydow fick även vardera två fartyg uppkallade efter sig - den förre två fregatter (1803 och 1830), den senare en öppen kanonslup 1830 (den enda av denna typ med personnamn) och en ångkanonslup (1850). När även kok-

slupar skulle få namn 1820 föreslog varvsamiralen i Karlskrona O.G. Norden-skjöld att två av dessa skulle få namnen Cajsa Varg och Fru Räckersköld. Bägge dessa damer var författarinnor till kokböcker. Endast det första namnet godkändes - den senare fick i stället namnet Ambrosia - även det passande för en farkost av denna typ (övriga kallades Grytan, Sleven och Vispen).

Under senare delen av 1800-talet ihågkoms bl.a. monitörens uppfinnare John Ericsson - helt följdriktigt med en monitor (1865). Under seklets sista år dyker en serie amiraler upp: Jacob Bagge, Claes Horn, Clas Uggla och Psilander. Det är en serie torpedkryssare hedrar minnet av dessa sjökrigare från 1500-, 1600- och 1700-talen.

Under 1900-talet återkommer amiralsnamnen på åtta jagare, som anska-fades mellan 1917 och 1940 samt på en minkryssare. Ett övningsfartyg från 1924 bar som den tredje i raden namnet af Chapman. Sex sjömätningafartyg har slutligen uppkallats efter kartografer som Gustaf af Klint och Petter Gedda

Mytologiska och bibliska namn

Både de bibliska och de mytologiska namnen förekommer redan under Gustaf Vasas tid (1521-1560). Äldst är den gammaltestamentliga kämpen Samson från 1522 följt av Angeln 1544. 1558 kommer Sveriges skyddshelgon Sankt Erik med i skeppslistorna (eventuellt kan detta ha samband med att tronföljaren bar namnet Erik) och 1559-62 byggs Troilus (eller Troyan) samt Hector.

I början av 1600-talet ökar de klassiska namnen. Nu finns t.ex. skeppen Achilles, Apollo, Julius Caesar, Hannibal, Jupiter och Mars samtidigt med galejorna Romulus, Remus, Cupido, Venus och Fortuna. Fabeldjur som Draken, Gripen och Enhörningen förekommer redan på Gustaf Vasas tid. Nu utökas detta menageri med Lindormen och Basiliken. Havfrun och Näcken fanns redan 1549 och 1558. Under 1600-talet tillkommer de tyska namnformerna Meerman och Meerweib. De bibliska namnen utökas samtidigt med Jacob, Josua, Maria, Salvator och Noe Ark.

Från mitten av 1600-talet försvinner såväl de bibliska som mytologiska eller klassiska namnen bland de större skeppen. De sista exemplen är Hercules (1650), Saturnus (1663), Mars, Jupiter och Venus (1667-68), samt Mercurius (1672). Venus, Saturnus och Jupiter blir under 1680-talet omdöpta till Finland, Bohus och Uppland. Endast Hercules får behålla sitt namn tills det slopas i 1710. År 1675 köps skeppen (S:t) Hieronimus och Abraham (byggt under namnet Abrahams Offrande) - de sista exemplen på bibliska namn bland större skepp.

Under denna tid och även under hela 1700-talet lever namnen Castor, Pol-lux och Neptunus kvar bland lätta fregatter, brigatiner och galärer. Hector, Hercules, Mars och Simson blir namn på bestyckade pråmar, Vulcanus på en bombkitz; Achilles, Bellona, Fama, Fortuna, Phoenix, Proserpina och Ulysses är namn på brigatiner och galärer medan en vattenskuta får namnet Vattuman och en bestyckad pråm kallas Sjöspöket.

Från 1680-talet fram till omkring 1710 byggs ett stort antal lastdragare. Dessa uppkallas efter de tolv apostlarna. När någon förlista, fick en ny över-taga apostlanamnet. Serien utökas senare med bl.a. S:t Johannes Baptista och profeterna Daniel och Jonas, vilket gör att den bibliska namngruppen är en av de större under åren kring 1700.

1701 kommer så en helt ny namngrupp in i flottan. För första gången används nu nordiska mytologiska namn. Ett antal inköpta brigatiner och hjälpfregatter får namnen Disa, Frigga, Göja, Habor, Oden och Thor. Redan vid mitten och slutet av 1600-talet gör sig en påtaglig litterär och religiös påverkan märkbar. Vid 1700-talets mitt kommer fransk-klassicismen. Gustaf Philip Creutz skrev 1761 herdedikten "Atis och Camilla". Redan samma år får flottan jakten Atis, följd 1762 av Camilla. Av en serie fregatter får nio klassiskt inspirerade namn som Bellona, Diana, Venus etc. (1782-1785), en tionde får det nordiska gudinnenamnet Fröja. I Finland byggs en serie skär-gårdsfregatter. Med den återupplivas de gamla gudarna och gudinnorna Oden, Tor, Disa och Fröja (1764). Serien utökas senare med Björn Järnsida, Ivar Benlös, Ivar Vitsärk, Lodbrok och Sigurd Ormöga samt figurer ur andra fornsagor som Hjalmar och Ingeborg, Starkdotter och Styrbjörn med flera (1771-1790).

Av bibliska namn förekommer under senare delen av 1700-talet så gott som enbart Jehu som benämning på ett par snabba rekognosceringsfartyg. Namntypen försvinner sedan helt på ett drygt århundrade för att först i våra dagar återuppstå med transportbåten Simson (1941).

De ovan nämnda fornnordiska namnen var förebud till det allt mer ökande götiska intresset i Sverige, som resulterar i bildandet av "Götiska förbundet" 1811 och som satt djupa spår i den svenska litteraturen. När tidigare numrerade fartyg skulle få namn 1820 var de fornnordiska sagorna guldgruvor att ösa ur. Av de över 470 fartygsnamnen från tiden 1800-1850 hämtades drygt 40% härifrån. De följande femtio åren ökar andelen till över 52% (av 130 fartyg). Ett litet utsnitt ur listan kan lämnas: Skagul, Skidbladner, Skirner, Skjalf, Skofnung, Skuld(a), Skäggald, Sköld, Sköldmön. Trots att man tycks ha bottenkrapat sagorna på namn, var det svårt att få dem att räkna till. Man t.o.m. delade namn : en kanonjoll fick t.ex. namnet Rolf, nästa fick namnet Krake. Mot slutet av århundradet ärvdes namnen av ångkanonbåtar och torpedbåtar; men även några större fartyg fick dylika namn: pansarskeppen Oden, Tor och Njord monitorerna Loke, Tordön, Tirfing, Garmer, Fennis m.fl. fregatten Vanadis samt korvetterna Balder, Freja, Saga och Tor.

År 1820 tog man även upp de klassiska guda- och hjältenamnen för att täcka behoven: Achilles, Bacchus, Jupiter, Mars o.s.v. Ett par sjuktransportfartyg fick de passande namnen Esculap, Hippocrat och Lazarus medan några patrullbåtar fick de mer tvivelaktiga benämningarna Asmodeus, Bel-sebub och Lucifer (en fjärde kallades Doktor Faust). Även namnet Satan var på förslag men byttes ut mot Cerberus.

Under 1900-talet fortsatte de fornnordiska strömningarna med pansarkryssaren Fylgia (1905) samt de jagare, som byggdes före första världskriget. Sedan blev det ett upphåll fram till andra världskriget då kustjagarna Magna, Mjölner, Mode och Munin tillkom med namn som till störstadelen burits av jagare från seklets början. Ett par från Italien 1940 inköpta jagare fick som tack för köptillståndet namnen Romulus och Remus. I övrigt kan från denna tid nämnas minsveparna Starkodder och Styrbjörn. De undervattensbåtar, som ej erhöll zoologiska namn fick vidare namn med mytologisk anknytning som Najad, Neptun och Näcken samt Draken och Gripen.

På senare år representeras namnskicket av patrullbåtar och isbrytare med med fornnordiska namn (Atle, Magne, Ymer) samt bogserbåtar med klassiska namn (Achilles, Hector osv.).

De klassiska namnen har även sedan 1900-talets början kommit igen i annan form, nämligen på de s.k. "fixstjärnetorpedbåtarna": Andromeda, Arc-turus o. s. v. till Virgo.

Astronomiska namn som Solen, Månen och Nordstjärnen har då och då förekommit alltsedan 1500-talets slut. Till denna typ kan även räknas de 12 transportfartyg, katter, som byggdes 1684-1691 och som uppkallades efter zodiakens tolv stjärnbilder. Fyra av dessa (Jungfrun, Kräftan, Skorpionen och Värduren) kom igen i en serie brigatiner under 1700-talets början. I större antal förekommer de dock ej förrän med torpedbåtarna av Komet klass från och med 1896 - den klass som senare fick fixstjärnenamnen.

Geografiska namn

Under 1500-talet anger ofta skeppsnamnet var ett fartyg var byggt. Helt säker på detta kan man dock ej vara. Nya Bojorten, som 1549 byggdes i Stockholm, användes först i Kalmar. När den sedan flyttades till Älvsborg kallades den Kalmarbojorten. Denna namntyp blir sedan allt mer sällsynt och försvinner slutligen med Strömstadsjakten (1804-1809). De rent geografiska namnen kommer samtidigt med de rena personnamnen. År 1622 tillkommer skeppet Stockholm, följt 1628 av Västervik och 1633 av Göteborg. Även transportfartyg får stadsnamn. Den första tycks vara strussen Västervik (1629). Sveriges tyska provinser kommer med år 1649 genom skeppet Wismar, som då köptes i denna stad. Småfartyg får ibland namn efter byggnadsorten som Kaseburg (1644), Bodekull (1661) och Karlshamn (1669- orten Karlshamn hette tidigare Bodekull). Även öar som Öland (bojort 1656) och Hanö (1664) början nu förekomma i skeppslistorna. Om man undantar skeppet Oldenburg, erövrat från Danmark 1644, saknas ännu namn på landskap och provinser. Först på 1680-talet blir denna namngrupp populär som bl. a. framgår av att de klassiska namnen Venus, Jupiter och Saturnus nu byts mot Finland, Uppland och Bohus. Det första skepp, som byggs vid Sveriges nya örlogsbas Karlskrona i Blekinge år 1682 får namnet Blekinge. Amiralskeppen får nu namn som Sverige, Göta eller Göta Rike och Wenden efter kungatitulaturen "Sveriges, Götes och Wendes konung". Större skepp heter Stockholm och Småland, medelstora skepp uppkallas efter kustprovinser som Öland, Skåne, Pommern, Estland och Osel medan småskepp och fregatter får stadsnamn som Norrköping, Viborg, Stralsund och Marstrand. Även galjoter och lastdragare får ofta Ortsnamn: Anklam, Stralsund, Wollin och Vasa. Namntypens popularitet framgår vid en granskning av linjeskeppslistan år 1700: 30 av summa 45 hade geografiska namn.

Från och med 1720-talet minskar antalet geografiska namn för en tid. Utom linjeskeppen Sverige (1734), Finland (1735), Uppland och ödermanland (1749-50) och en serie fregatter uppkallade efter kungliga slott och fästen som Drottningholm, Karlberg och Karlshamns Kastell (1729-39) är det bara smärre fartyg, som får geografiska namn. Av 44 galärer byggda 1748-49 fick 30 dylika namn; hälften landskap och hälften städer (de övriga uppkallades huvudsakligen efter riksråd). Några bestyckade prämar fick namn efter de sund e. d. de skulle försvara (Oxdjupet, Pålsundet, Vaxholm (1734-42), bombkitzar och batterier kallades efter vulkaner som Aetna, Heckla och Stromboli samt ett antal

skutor, som skulle förse övriga fartyg med vatten, fick namn efter öar, floder och sjöar (Lindholmen, Göta Älv, Mälaren 1785-90).

1800-talet är fattigt på geografiska namn. Endast två linjeskepp, Stockholm 1856 och det för 1800-talets strömningar tidstypiska Skandinavien 1860 samt fregatterna och korvetterna Norrköping, Gävle och Göteborg (1839-58) återfinns bland större fartyg. Av de hundratals smärre örlogsfarkoster, som döptes 1820 fick endast ett namn av denna typ - den ex-danska kanonslupen Fredrikssund, Lyckeby Å och Ronneby Å samt sjöarna Boren och Roxen tillkommer som namn på vattenskutor.

I slutet av 1700-talet dyker en ny geografisk namntyp upp: segernamn. Den första är kuttern Svensksund, uppkallad efter och tagen vid sjö segern där 1790. Namnet återkommer sedan två gånger (1856 och 1891) jämte segernamnet Hogland från 1788 (namn på en kanonbåt 1856). Hela tiden är det endast småfartyg, som får segernamn till skillnad mot vad som ofta är fallet på kontinenten.

Sedan dröjer det till 1930-talet innan geografiska namn blir populära igen med flygplanskryssaren Gotland (1933) och "stadsjagarna" Göteborg, Stockholm Karlskrona m.fl. När kryssarna försvinner och jagarna blir större får de senare övertaga landskapsnamn (Öland, Uppland, Småland osv., 1945), medan större motortorpedbåtar får stadsnamn f.o.m. 1972. På 1930-talet uppkallades vedettbåtar efter vatten i Stockholms skärgård som Asköfjärd, Baggensfjärd, medan minsvepare sedan samma tid fått namn efter fyrplatser (Arholma, Landsort), fiskelägen och öar (Arkö, Gillöga, Hanö). Det samma gäller även de senaste patrullbåtarna (Arild, Smyge, och Viken 1977).

Som ett sista exotiskt inslag i den geografiska serien kan nämnas inspektionsfartyget Fujijama under andra världskriget. Namnet har dock ej sin förklaring i någon sjöofficers beundran för japanska flottan. Fartyget var en övertagen privat jakt, som fick behålla sitt tidigare namn.

Zoologiska namn

Namn på fåglar och däggdjur var länge ett par av de dominerande grupperna. I Gustaf Vasas flotta fram till 1560 förekommer ej färre än sex Svanar, två Ugglor och två Falkar, tre Lejon, Björnar och Hjortar samt två Ulvar. Djur, som endast förekommer i en version är Lärkan, Höken, Ålkråkan, Bocken, Buffeln, Bunte Ko (= den brokiga kon), Böse Hunden, Elefanten, Hinden, Üroxen, Älgen, Igeln och Springvalen, en brokig blandning där vissa djur var stridbara, andra snabba eller anpassade till det våta elementet. Då flera lika namn förekom samtidigt, skiljs de som regel åt av olika epitet som Stora Svanen, Lilla Svan, Lybska Svan osv. Under trettioåriga kriget är förhållandet likartat. Mycket talar för att skeppen hade galjonsbilder, som överensstämde med namnen. I vissa fall torde namnen ha samband med landskapens vapen som Smålands Lejonet, Västgöta Lejonet, och Ålands Hjorten - lejon och hjortar ingick i dessa landskapsvapen, men i de flesta fall hänvisar epiteterna snarare till var skeppen var byggda e.d.

Lejonet är populärt bland krigsskeppen. Ej färre än tio förekommer 1611-32 (Skotska Lejonet, Gula Lejonet, Harboviks Lejon osv.) samt dessutom Lejoninnan. Till detta kommer ett Lejon och förmodligen två Lejoninnor bland galejorna. Efter lejonen följer fem Hjortar och bland fåglarna är Svanen och Falken mest frekventa - fyra av varje. Skärgårdsfarkoster får ofta namn efter

fiskar eller fåglar. Vid sidan av de stridbara Örn, Falk och Ugla finns vattenfåglarna Gås och Pelikan samt landfåglar som Orre och Fink. Bland fiskar finns ett växlande bestånd från Valen, Svärdfisken, Makrillen och Gäddan till Hälgeflundran och Sardinien.

Mot slutet av 1600-talet minskar antalet djur, fiskar och fåglar för att åter öka vid början av 1700-talet, nu främst bland galärer och skärbåtar. Främst kommer fiskarna med 41 representanter som Aborre, Gäddan, Laxen (5st.) och Svärdfisken. Därefter följer 21 landdjur med Elefanten som ledande (ej mindre än 6 kitzar och pråmar). Några lastdragare bar de lämpliga namnen Dromedarius, Kamelen och Oxen. Bland fåglarna finns rovfåglar (Svarta Örn, Vita Örn - bägge fregatter), sjöfåglar (Ankan, Gåsen, Svan) och andra (Korpen, Påfågeln, Storken), medan insektsvärlden bara är företrädd av skärbåten Flugan.

Ingen ändring sker sedan förrän vid namnreformen 1820 då de zoologiska namnen blir en räddning för vissa stationsbafälhavare. 54 kanonjollar benämns efter fåglar (Anden, Hackspik (=hackspett), Kramsfågeln, Örn osv.) Där fåglarna ej räcker till skarvar man med insektsnamn som Biet och Broms. Kanonslupar får namn efter landdjur, fiskar e.d. (Bruna Björn, Vita Björn, Krokodilen, Tigern, Ostran och Flundran) liksom även några kokslupar (Leoparden, Löjan m.fl.). Under resten av 1800-talet blir namntypen åter sällsyntare.

År 1896 sjösätts torpedkryssaren Örnen. Förslaget att de följande fartygen skulle kallas Ejderen och Tärnan möttes av protester; namnen var för fredliga och byttes ut mot namn på gamla sjöhjältar.

Under 1900-talet är det främst undervattensbåtar, som fört den zoologiska traditionen vidare. Vid sidan av vattenvarelser som Abborren, Bävaren, Delfinen, Sjöbjörnen och Valen, finner man här även ett landdjur i olika namnform (Ulven och Vargen). När en engelsk ubåt Stickleback köptes kunde man därför direkt översätta namnet till svenska Spiggen utan att ändra namnskicket.

Botaniska namn är mer sällsynta. På 1600-talet förekommer t.ex. ett antal Rosor, en Lilja och en Pomerans - under 1700-talet har endast galären Rosen (1721) noterats. Namnet dyker emellertid dessutom upp i ett par tryckta skeppslistor, dels i verket "Sveriges Flotta" för år 1700 dels i "Sveriges Krig 1808-1809". I bägge fallen synes det dock röra sig om felläsningar. Det förra avser skeppet Älvsborg, som i en källa betecknas som "resn." (dvs. de resta spannen till ett nytt skepp) det senare är vattenskutan Roxen, uppkallad efter en sjö.

Övriga namn

I Gustaf Vasas flotta fanns galejorna Morianen, Soldanen (=Sultanen) och Turken - troligen med hänсыftning på fartygstypens orientaliska ursprung. Under 1600-talet blir namnet Jägaren och Postryttaren populära men även Hollands Mjölkpigen förekommer (1609). På 1700-talet tillkommer de militära yrkestitelnarna Arklämstaren, Fyrverkaren, Konstapeln, samt Dragon, Husaren och Kossacken. Pojken och Flickan är nytillskott från 1800-talet på lastfartyg. Under 1900-talet kommer Kaparen och Snapphanen m.fl. (En första Snapphane fanns 1533 - nästa byggdes 1933).

Även om yrkesnamn är sällsynta är egenskapsbeteckningar mer vanliga. Justitia och Concordia finns 1607 och 1609 som skeppsnamn, samtidigt som några pinasser hette Frisk Opp, Oförsagd och Stå Bi. År 1696 kommer linje-

skeppet Enigheten. De tidigare Victoria (= Segern, 1658, 1690, 1694) samt Spes, (Hoppet, 1666 - i en engelsk lista över svenska flottan även kalled Hope) bör räknas till samma grupp. Karl XII's tid har bl.a. namnen Ge på och Gå På Stå Bra, Stå Fast och Putz Weg. Under den följande frihetstiden (1721-1772) är namnen ej längre så krigiska. Vi har då linjeskeppen Enigheten och Friheten, fregatten Freden (!) och galärerna Flink och Färdig, Hurtig, Lustig och Näsvis.

Under 1780-talet döps Gustaf III's linjeskepp huvudsakligen efter egenskaper. Deras namn sammanställdes av samtiden på följande sätt; "Prins Gustaf Adolf styr Fäderneslandet med Ömhet och Rättvisa, Dygd och Ära, välj Försiktighet, Dristighet, Manlighet och Tapperhet till rådgivare". Nämnas kan att Rättvisan erövrades av ryssarna 1790, varefter namnet blev ett traditionsnamn inom ryska flottan till 1905, då den sista Retvisan i sin tur erövrades av japanerna, som emellertid döpte om det till Hizen. En planerad svensk fortsättningsserie omfattande Enigheten, Ståndaktigheten, Styrkan, Segern och Gott Samvete (!) blev aldrig stapelsatta.

Linjeskeppet Försiktigheten och fregatten Orädd från 1800-talets början är redan nämnda. Med undantag för ett par fartyg, anskaffade på prov, nämligen en USA byggd skonert och flottans första (och misslyckande) ångbåt, vilka bägge döpts till Experiment, samt tre kanonkuttrar, även de byggda på försök och kallade Försöket, Provet, och Trilling, är denna namntyp sällsynt under 1800-talet.

På 1900-talet återupplivar pansarskeppen Dristigheten, Manligheten, Tapperheten och Äran Gustaf III's namntraditioner. De första minsveparna får namnen Sveparen, Sökaren och Sprängaren och flottans tankfartyg benämns Brännaren, Eldaren och Oljaren - namn helt anpassade efter fartygens verksamhet.

Andra långlivade fartygsnamn i flottan är Tre Kronor och Göta Lejon, uppkallade efter riksvapnets bilder. Den första Tre Kronor tillkom 1598, dessförinnan var det polska Adler (efter polska riksvapnet). Nya skepp med namnet Tre Kronor byggdes 1626 och 1702, därefter följer ett par slupar och barkasser från 1729 och 1760. Göta Lejon är namn på linjeskepp från 1702 och 1746. Bägge namnen återkommer slutligen med två kryssare (ursprungligen tänkta som pansarskepp) sjösatta 1944-45.

Riksregalierna Scepten (Spiran), (Riks-) Kronan, (Riks-) Nyckeln, Svärdet och (Riks-) Äpplet tjänade under 1600-talet som namn på flottans största fartyg. År 1676 förlorades tre av dessa - bl.a. Skandinavien's då största skepp Stora Kronan - i samband med kriget mellan Danmark och Sverige. Sedan dess synes namnen ha förlorat sin popularitet även om man hade vissa planer på att återuppliva dem på en - aldrig byggd - serie linjeskepp omkring år 1792.

Som ytterligare ett skepp i samma serie kan räknas Wasa, uppkallat efter kungahuset 1521-1654. Det första byggdes 1599, nästa sjösattes och sjönk 1628 för att slutligen bärgas 1961 och är nu museiföremål i Stockholm. 1778 sjösattes ett nytt linjeskepp med samma namn. Några mellanliggande fartyg med namnet Vasa var däremot uppkallade efter en finsk stad med samma namn. Ett av pansarskeppen från 1900-talets början avslutar så Vasa- traditionen.

Ytterligare några namn med mer avvikande ursprung kan nämnas. När Karl XII återkom till svenskt område efter sin nödvungna vistelse i Turkiet 1711 döptes genast en fregatt, som var under byggnad, till Välkomsten eller Willkommen aus Orient. Från Orienten kommer även ett par andra namn, som

Frekvensen av olika namntyper under olika tider ¹⁾

Namntyp	1519-60	1611-32	1680-99	1700-49	1750-99	1800-49	1850-99	1900- ³⁾
Personnamn	-	0,6 %	18,7 %	20,0 %	16,2 %	11,4 %	7,7 %	6,4 %
Mytologiska namn								
Klassiska	1,5 %	8,8 %	4,8 %	7,1 %	11,3 %	5,5 %	0,7 %	3,5 %
Nordiska	-	-	-	1,7 %	10,4 %	40,3 %	52,4 %	15,5 %
Övriga	4,0 %	6,3 %	3,2 %	2,6 %	1,7 %	2,5 %	1,5 %	3,2 %
Bibliska namn	1,5 %	8,1 %	16,0 %	6,7 %	1,7 %	-	-	0,3 %
Geografiska namn	-	1,3 %	27,3 %	15,4 %	10,0 %	3,6 %	14,6 %	31,4 %
Zoologiska namn	17,5 %	40,1 %	13,4 %	20,1 %	20,0 %	26,3 %	9,2 %	16,8 %
Astronomiska eller meteorologiska namn	-	4,4 %	8,6 %	3,0 %	2,0 %	0,6 %	5,4 %	12,3 %
Yrkes- eller egenskapsnamn	3,0 %	5,6 %	5,9 %	14,2 %	12,9 %	5,3 %	5,4 %	7,2 %
Typ- eller härkomstnamn ²⁾	66,5 %	11,9 %	2,1 %	1,7 %	1,7 %	0,4 %	-	0,3 %
Övriga namn	6,0 %	12,9 %	-	7,5 %	12,1 %	4,1 %	3,1 %	3,4 %
Antal undersökta namn c:a	200	319	188	466	240	472	130	375

1) Alla fartyg som ingår i skeppslistor 1519-60, 1611-32 och 1680-99, därefter fartyg som byggts eller på annat sätt tillkommit under epoken.

2) Fartygsnamn av typ Kalmar holken, Strömstadjakten, Stora råbojorten, Förgyllda galejan, Flemingen, Carsten Todes holk och Torpedbärgaren.

3) Smärre motorslupar, segelbåtar et c. är ej medräknade.

Karl XII förmedlat. Han sände hem ett par skissartade utkast till fregatter och gav samtidigt namnen Jilderim och Jarramas. Tolkningen är "Blixt" och "Dunder" även om några väntande Karl XII- anhängare fått fram översättningen "Nu kommer jag på stunden". Den första Jilderim eller Illerim blev 1717 danska Pommern. En ny fregatt med samma namn byggdes 1754 medan Jarramas fått efterföljare sjösatta 1756, 1821 och 1900.

Slutligen kan nämnas några fartyg med svårtolkade namn. Gustaf Vasa hade ett med namnet Spillavälling; bland de nya namnen 1820 fanns även Hållerboll och Töllpatsch, namnens innebörd överläts till hugade läsare att tyda.

1803 och 1804 sjösattes griggarna Vänta Litet och Kommer Straxt. En obestyrkt anekdot förmäler att en ivrig adjutant under en levée frågade kung Gustaf IV Adolf vad fartygen skulle döpas till. Kungen, som ofta meddelade namn på nya fartyg muntligt, var jäktad, bad adjutanten vänta litet och meddelade att han skulle komma straxt. Adjutanten antecknade lydigt kungens svar och så ska skall dessa fartyg ha fått sina namn. Förmodligen är historien en efterkonstruktion för att tyda några av de gåtor studiet av fartygsnamn kan leda till.

Ett studium av örlogsfartygs namn kan ge vissa antydningar om ledande föreställningars och litterära riktningars påverkan under olika tider. - om man söker sig till religiösa eller mytologiska motiv, till personer, djur, orter eller egenskaper, det gäller att hitta på namn på fartygen - om man håller sig till samtiden eller söker sig bakåt. Anmärkas bör att det här är de ledande skikten inom samhället, som stått för namngivningen. En jämförelse med namnen på t.ex. handelsfartyg eller fiskebåtar bör ge delvis andra resultat, beroende på att det då var andre samhällsgrupper, som gav namnen.

Tabel 2.

Jämförelse mellan svenskt och danskt namnskick.

TID	Vanligast SVERIGE	förekommande namntyper	DANMARK
1500-t	<u>Typnamn</u> , zoologi		
1600-t början	<u>Zoologi</u> , mytologi		<u>Zoologi</u> , religion
1600-t slut	<u>Geografi</u> , person, religion	<u>Zoologi</u> , <u>person</u> , heraldik	
1700-t början	<u>Zoologi</u> , person, geografi	<u>Geografi</u> , zoologi, person	
1700-t slut	Mytologi, zoologi, person	<u>Geografi</u> , zoologi, person	
1800-t början	<u>Mytologi</u> , <u>zoologi</u> , person	<u>Geografi</u> , person, mytologi	
1800-t slut	<u>Mytologi</u> , geografi	-	
1900-t	<u>Geografi</u> , mytologi, zoologi	-	

Anmärkning: Grupper som omfattar mer än 25% är understrukna.

Ovanstående ytterst schematiska jämförelse (beträffande det danska materialet byggande främst på H G Garde, Efterretninger om den danske og norske Søemagt, 4, 1835) ger även en liten antydan om allmängiltighet kontra nationella särdrag i detta hänseende, ett ämne, som kanske kan vara värt ytterligare studier.

Anmärkningar

- Underlaget till studien har bestått av skeppslistor, tryckta och otryckta. Bland de tryckta kan i första hand nämnas dylika ingående i:
- J. Glete, Svenska örlogsfartyg 1521-1560, Forum Navale Nr. 31, 1977.
- R. C. Anderson, Naval wars in the Baltic during the sailing-ship epoch 1522-1850, 1910.
- A. Zettersten, Svenska flottans historia, 1890-1903.
- H. Börjeson, Lists of men-of-war 1650-1700, The Society for Nautical Research, 1936.
- Sveriges krig 1611-1632, Bilagsband I, 1937.
- L. O. Berg, Karolinsk Flotta, Forum Navale Nr. 25, 1970.
Peipuseskaderns fartyg 1701-1704, Forum Navale Nr. 22, 1965.
Svenska Flottans fartyg 1808-1849, skärgårdsfartyg, Forum Navale, Nr. 24, 1968.
Svenska Flottans fartyg 1850-1900, Forum Navale, Nr. 21, 1965.
- O. Nikula, Svenska skärgårdsflottan 1756-1791, 1933.
Marinkalendern 1938-1974.
Warship International 1964-1978
- Andra uppgifter har hämtats ur Författningssamling för Kongl. Maj:ts Flotta 1851-1870, Amiralitetskollegiets historia, 1950-1977.
- Det tryckta materialet har kompletterats med uppgifter ur Amiralitetskollegiets Förvaltningens av sjöärendena, Storamirasämbetets och örlogsstationernas arkiv i Krigsarkivet, Stockholm.
- Administrativa handlingar rörande flottan, Riksarkivet, Stockholm samt Uppsala universitetsbiblioteks handskriftsavdelning (främst handskrifterna, N. 894 Handlingar till Sveriges Pol. Historia 1703-1719, N. 134 Collect. Nordin, Svenska Flottan m.m. I 422-426 Handlingar om Svenska Flottan).
- Ämnet har tidigare behandlats i Sverige av bl.a. konteramiral Gunnar Unger i Sveriges Flottas Årsbok 1911 och i Tidsskrift för Sjöväsendet (TiS), 1939 under titlarna "Ur vår flottas dopböcker" och "Våre örlogsfartygs namn, lektor Gösta Langenfelt har i TiS 1938 skrivit en uppsats "Örlogsmannannamn" marinöverintendenten Carl Ekman har i årgång 1934 i samma tidskrift publicerat "Skeppsnamn i Gustaf Vasas flotta" och kapten J.E. Olow 1953, "Från Häringeskeppet till Halland". Professor Ivar Modéer ägnar några kapitel i sin bok "Skeppsnamn och skärgårdsnamn" (1956) åt liknande problem och arkivchefen Hugo Karlsson behandlar även detta ämne utförligt i "Studier över båtnamn, särskilt namn på backebåtar och bankskutor från 1700-talets Bohuslän" (i Meijerbergs arkiv för svensk ordforskning 12, 1970). Dessutom förekommer ett antal specialartiklar i olika tidskrifter o dyl.
- Utöver de nämnda verken har följande uppsatser etc. vidare tjänat till underlag:
- K. V. Zetterstén, Jilderim och Jaramas, TiS 1910.
- G. Unger, Jilderim och Jaramas, TiS 1910.
- G. Unger, Namnbyten inom Karl XI's skeppsflotta, TiS 1935.
- E. Holmberg, Carolus-namnet i vår örlogsflottas skeppsförteckningar, TiS 1935.
- G. Hafström, Romulus och Remus, TiS 1940

NORDISK BIBLIOGRAFI FOR FOLKELIVSFORSKERE

568. AUNE, Arnfinn, Tresko på Hitra. (Årbok for Fosen 15, 1976, 115-120).
569. BONEFELD, Olav, Guldsmid Jürgen Joachim Jürgensen (Nordslesvigske museer 3, 1976, 21-42, Ill., Noter).
570. BRAMSEN, Bo, Andreas Holm: en københavnsk sølvsmid, 1735-1812: hans livsvilkår, hans samtid og hans virke, med katalog over 252 af hans arbejder, Khvn. 1976, 182 (130) Ill.
571. BURSELL, Barbro, Träskoadel. En etnologisk undersökning av lancashire smedernas arbets- och levnadsförhållanden på Ramnäs bruk vid tiden kring sekel-skiftet 1900. (Nordiske Museets Handlingar, 85, Lund, 1974. (Rec.av. :) Martin Fritz (The Scandinavian economic history review vol. XXIV, 1: 1976, 82-83).
572. FLØYSTAD, Ingeborg, Arbeid, økonomi, kosthold. En arbeiderfamilies levekår ved Baaseland (Næs) Jernverk 1726/27. (Aust-Agder arv 1975-76, 42-79, Ill).

Bibliografien udgives løbende med en årlig fortegnelse over den udgivne litteratur inden for etnologi og folkloristik. De over 1400 titler er tillige opstillet i emnegrupper, og der findes et omfattende indeks over omtalte emner, forfattere o.a.

Bibliografien har siden 1971 været et hjælpemiddel for bibliotekarer og forskere, som herigennem har kunnet danne et overblik over fagenes litteratur.

Næste udgave af bibliografien dækker 1976 og udkommer om kort tid.

Bestilling foretages gennem Museumstjenesten, Lysgård, DK-8800 Viborg.

Bokcafés Månadsbulletin är en tidskrift om böcker

Den ger genom översiktsartiklar, recensioner och en i varje nummer återkommande lista över nyutkommen litteratur information om i vid mening samhälls-inriktad, radikal och marxistisk litteratur.

Bokcafés Månadsbulletin publiceras av Bokcafét i Lund

Bokcafét är Nordens i särklass största vänsterbokhandel med ett annonserat sortiment i storleksordningen 25.000 titlar från huvudsakligen nordiska, engelska, tyska, franska och amerikanska förlag; vi arbetar på socialistisk grund och är partipolitiskt obundna. Butiken ligger i Lund, men genom en omfattande postorder-verksamhet når vi ut till hela Norden.

Bokcafés Månadsbulletin utkommer med tio 40-sidiga nummer per år

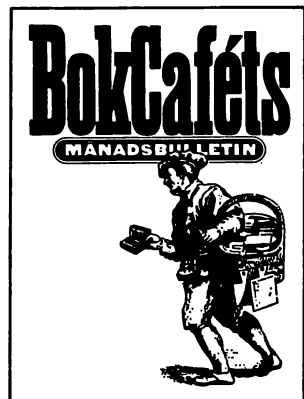
För den som har behov av heltäckande och aktuell information om progressiv litteratur är Bokcafés Månadsbulletin följaktligen oundgänglig.

Prenumerera !!!

Det kostar minst 45:— för 10 nummer. Vill du stödja Bokcafét och bulletinen genom att betala in mer så har vi ingenting emot det. För pengarna får du en stor liten tidskrift med intresseväckande texter och ett tankeväckande bildmaterial — från de klassiska mästarna till kommersiell grafik.

BOKCAFÉTS MÅNADSBULLETTIN

S:t Petri Kyrkogata 7 222 21 LUND Pg 63 86 61-9

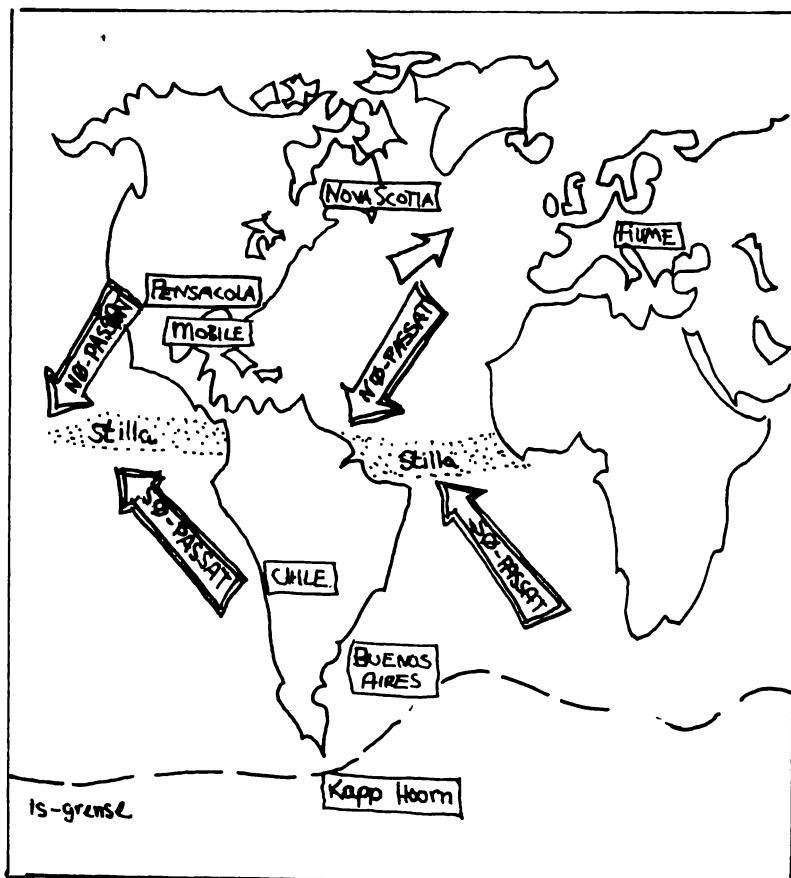


Skipet som hjem:

Kvinner og barn på langfart, ca. 1850-1910

af Brit Berggreen

Brit Berggreen, Forskningsstipendiat (NAVF), Historisk institutt, Universitetet i Oslo. F. 1940
Magistergrad i etnologi 1972. Vitenskapelig assistent ved Institutt for folkelivsgransking 1973-75.
Et års studier ved Dept. of Anthropology, University of Washington, USA (kvinneforskning,
maritim etnologi, museologi) Fra 1977 rekrutteringsstipend fra Norges almenvitenskapelige
forskningsråd med prosjektet *Arbeidsdeling mellom kvinner og menn i kystsamfunn*. Har publisert
Sjømann og båndverker (1973) og artikler om kystkultur, museologi og kvinneforskning.



Oversiktskart med de viktigste anløpstedene på bark »Premiers» reiser i 1898-1901 og 1901-1903. Inntegnet er også stillebeltet - »Stilla» - og passatene med fremberskende vindretninger.

Seilskuter har gjerne vært sett på som rendyrkete mannsmiljøer, og det har vært vanlig å regne med at de impulser sjøfartsområdene i land har mottatt, har vært formidlet gjennom menn. Forfatteren har i tidligere arbeider påvist at det var vanlig at kapteiner på langfartskuter hadde kone og barn med. I denne artikkelen vises med utgangspunkt i en skipperkones dagboksopptegetninger hvordan skipe og sjø virket som ramme om familielivet til sjøs og i havn. Kvinnenes rolle som kulturformidlere poengteres.

Innledning

Det er en viktig oppgave for etnologer å merke seg og beskrive "det alle vet". Det innebærer å vise vitenskapelig interesse for forhold som er så vanlige for den befolkningsgruppen man studerer at de selv knapt tenker over dem. Ofte blir det ikke engang registrert som noe tap når forholdet er borte og glemt.

Da kan mytene om fortiden ta over. "I gamle dager var det sånn og sånn", sier vi, og gjør mormors dager om til "før", mens bare litt forskning kan vise at i oldemors dager var det annerledes igjen. Forhold har også skiftet fra sted til sted, og innen en enkelt geografisk enhet har det vært ulikheter betinget av sosialgruppe og økonomiske forhold. Et krysskulturelt perspektiv kan være av stor verdi for å vise variasjon i rom. For å forstå en enhet - et lokalsamfunn, en by, et land - er det nødvendig med et historisk perspektiv, og det er viktig at det går over lang tid, århundrer.

Den norske historikeren Stein Tveite (1959) har vist hvordan det "i eldre tid" var langt flere nyanser enn de lett håndterbare oppfatningene av sjølberging versus pengehusholdning. Sven B. Ek (1972) er inne på tilsvarende tanker. En annen norsk historiker, Sivert Langholm, kalte på et seminar dette for erkjennelsens dialektikk, og sa at "når begrepene er blitt for klare og firkantete, blir det behov for å løse dem opp og vise nyansene".

Jeg arbeider med å løse opp forestillinger om maritimt liv til sjøs og på land for å klargjøre den faktiske deling av arbeids- og ansvarsområder mellom kjønnene. Mitt hovedspørsmål er "hva gjorde kvinnene mens mennene var til sjøs"?

Dette spørsmålet er en parallell til Sally Slocums: "Hva gjorde kvinnene mens mennene var på jakt"? (Slocum, 1975). Jeg stiller også spørsmålsteget ved en populær oppfatning om at kvinner har vært utelukket fra maritime næringer. (Berggreen 1977 og 1975).

Om myter og hvordan de vedlikeholdes

Damebladet Kvinner og klær har i nr. 2/1977 en artikkel om kvinnelige medlemmer av Kap Hoorn klubben: Der står:

"I den barske seilskutetiden da menn var menn og sjøfolkene utelukkende ble rekruttert fra mannfolkenes rekker, måtte de brave kvinner helst sitte hjemme med hekletøyet og speide utover havet - kanskje ikke så mye av lengsel etter selv å smake seilskutelivets brå omskiftninger, som etter å få se mann og sønn og hjertevenn igjen etter mange, lange måneders adskillelse. (...)

Men noen kvinner fikk allikevel være med ombord når seilskutene stevnet ut mot fjerne kyster - skipperen kunne iblant ha med kona, kanskje en datter også, som samtidig kunne gjøre litt nytte for seg, selv om det ikke var snakk om påmønstring i vanlig forstand".

Dette viser en svært vanlig måte å vedlikeholde myter på. Ukepressen har ingen forpliktelser til å være vitenskapelig, og få pretensjoner i den retningen, men vi får likevel inn oppfatninger gjennom den slags lesning.

Hvordan har forskere tatt opp temaet kvinner til sjøs? Eriksen (1968:34) skriver: "Ei skute var på mange måtar eit samfunn for seg sjølv, eit samfunn som hadde sine tydelege særdrag. Ei gruppe menn, og berre menn, med ulik bakgrunn og ulikt lynne (...) vart her pressa saman på eit svært lite område". På motstående side er gjengitt et mannskapsbilde. Det er en liten pussighet ved det bildet som står i kontrast til den siterte teksten, og som heller ikke nevnes i billedteksten, for på skipperens høyre side sitter en kvinne, og på hans venstre står en 7-8 år gammel pike. Der foreligger det altså en motsetning mellom tekst og illustrasjon.

Weibust (1969:163) har et kapittel kalt "Birth and Death". Det innledes slik: "When the captain's wife accompanied him on the voyage..." Men han skriver senere (s. 353) om skipperen på langfartskuter at han "hadde nesten ubegrenset makt og nøt enorm prestisje i kystområder med sterke maritime tradisjoner", og videre: "Kapteinens ensomhet var kanskje den mest iøynefallende av de sosiale omkostningene. Den sosiale avstand han måtte holde, avskar ham fra resten av skipets besetning. I den forstand hadde han det verre enn selv førstereisgutten. Han måtte dele med mennene sine det faktum, at han var borte fra hjemmet og dem han var glad i". (Min oversettelse).

Standardverket Den norske sjøfarts historie mangler referanser til kvinner i stikkordregisteret. I selve teksten kan man finne tilfeldige og få opplysninger om kvinner på fartøyene, men så kan man se en billedtekst: "På seilskutene hadde skipperen ofte både kone og barn med på langfart." (BII, 3:201).

Disse eksemplene er ikke valgt fordi jeg mener det ligger noen intensjon om å diskriminere kvinner bak. De markerer bare en generell tendens til å usynliggjøre kvinner, og denne tendensen blir særlig merkbar når det dreier seg om maritime næringer, fordi mennenes virkefelt her har vært særlig iøynefallende og prestisjefyllt. Men når det står i en billedtekst at skipperen ofte hadde kone og barn med på langfart, impliserer det at skipperen kunne føre et forholdsvis normalt familieliv i sitt ambulerende hjem, slik at hans ensomhet ikke var absolutt.

Jeg har (Berggreen 1979) på annet grunnlag anslått andelen norske fartøyer med kvinner om bord til å utgjøre 10-30% av langfartskutene, og er tilbøyelig til å holde på det høyeste av disse anslagene. Med støtte i egne undersøkelser, og bakket opp av skjønneritterære forfattere som Amalie Skram, Elias Kræmmer, Aksel Sandemose, Jens Bjørneboe og Karin Bang, vil jeg presentere det følgende som representativt for kvinner som var gift med norske langfartskjøpere i seilskutetiden.

Kvinneperspektiv

Målsettingen for denne artikkelen er å presentere leveforholdene om bord i ei langfartsskute sett gjennom kvinneyøyne. Grunnlagsmaterialet er vesentlig dagboksnotater gjort av en norsk kvinne som seilte med sin mann og datter som skipperfrue på en vanlig norsk bark i årene 1898-1903.

Denne kvinnen, som her vil bli kalt Sigrid, etterlot seg to dagbøker. Den første av dagbøkene har Sigrids datter, "Trine", omskrevet til et manuskript holdt i 3. person entall. Personnavnene har hun forandret, men ikke andre realopplysninger. Hun har kortet en del ned på manuskriptet i forhold til dagboken. Dette går noe på bekostning av den informasjon som angår dagliglivet om bord, mens opphold i land blir fyldigere beskrevet. Til en viss grad blir det kompensert ved at Dagbok II gir opplysninger om det regelmessige ved livet om bord. Jeg har fått bruke materialet under den forutsetning at jeg iakttar samme diskresjonshensyn som Trine legger opp til i sitt omskrevne manuskript. Trine er enke og bor i Oslo. Hun seilte med sin mor og stefar fra hun var 5 til hun var 9 år gammel, og er selv en god informant. Jeg har derfor små betenkeligheter ved å bruke opplysningene fra hennes manuskript. Ved sitater fra både manuskriptet og dagboken har jeg foretatt moderate endringer ved opplagte stavfeil og bruk av skilletegn.

Fokusering på kvinner som kulturelle aktører

Teorien, eller den oppfatning som ligger til grunn for denne presentasjonen, er at kvinner er kulturelle aktører som er med på å bevare eller endre forhold i sine lokale miljøer. Det er en utstrakt oppfatning at det er sjømennene som har vært innovatører i de pyntelig-urbane uthavnsområdene ved Oslofjorden og Skagerrakkysten (f.eks. Sundt 1975:137). Disse var tidligere maritime sentra for seilskipsfart på alle hav, nå er de rekreasjonsområder og nesten utdødd i vinterhalvåret. Ved å peke på at kvinner i stor grad har vært utenfor lokalsamfunnet både innen- og utenlands, vil vi få en ny forklaringsfaktor overfor innovasjoner, spredning av kulturelementer, og lokale særtrekk.

Familieliv til sjøs

Biografi.

Sigrid var født ved Arendal i 1866, datter av en skipper som døde i Antwerpen da hun var i konfirmasjonsalderen. Moren og to eldre søstre fikk en vanskelig tid med å klare utkommet. To yngre søstre døde i en difteriepidemi like etter at de mistet sin far. "Et arbeid som ansto seg var ikke lett å få, især når man måtte ta hensyn til stand og stilling". (Manus I:1). Sigrid arbeidet i ti år som "selskapsdame", og hadde klart for seg at hun i realiteten var tyende, men med status som familiemedlem.

Sigrid giftet seg to ganger, begge ganger med skipsførere som også var skipsredere. Hun og hennes første mann bodde sammen en uke før han måtte om bord i skipet sitt igjen. Hun besøkte ham ved en anledning, da han lå i Hamburg. Da hun dro hjem, hadde hun symaskin med. Hun tok imot søm for å bedre familiens økonomi. De hadde vært gift i ca. et år da mannen døde av gulfeber i 1893, samme året som datteren Trine ble født.

Sigrid flyttet da fra svigerfamiliens sted til byen med mannens skuteandel som tvivlsomt økonomisk fundament, og fra to små værelser og kjøkken administrerte hun sitt eget og datterens liv, og trivdes. Hun underviste i fransk og engelsk. "Det var blitt den rene motesak å gå til enken og lære språk. Naraktighet, sa nogen. I en småby måtte man ikke være naraktig på den tid". (s.5). I 1898 giftet hun seg igjen med den to år eldre "Kittel". Hun er på det rene med at de representerer to forskjellige kulturer. Han søker et "kvinnfolk", hun har forestillinger om det ideelle ekteskap hvor "det måtte være begge to som bar byrder og gleder" (s.34). Men "hvis hun giftet seg med ham, fikk Trine et hjem, kanskje også en far"(s.5). Sigrid viser generelt en skepsis til ekteskap, og har en overbærende holdning til menn.

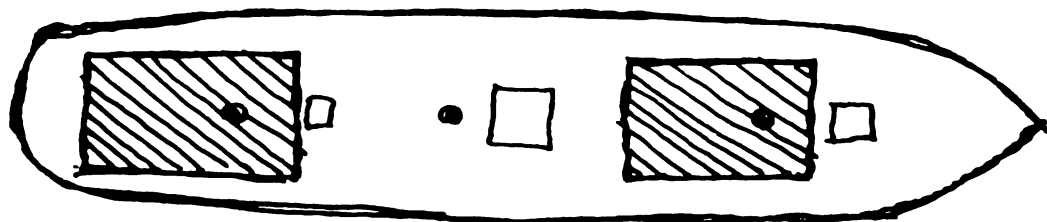
Skipet

Straks de har giftet seg, drar de til Aberdeen hvor mannen overtar barken Premier som han har kjøpt sammen med sin bror. Den er på ca. 1150 tonn, og oprinnelig bygd som fullrigger i Liverpool i 1863, men ble rigget om, som vanlig var når norske eiere overtok brukt tonnasje. Brødrene alternerer om å ta hånd om fartøyet. Kittel seiler, han er den beste sjømannen, opplagt en meget dyktig sjømann, mens broren har oppsyn med Premier ved dokksetting og reparasjoner. Sigrid er fornøyd med Premier. "Den virket stor ... og var en vakker skute. Pent malt med porter og dertil meget velholdt" (s.6).

Oppholdsrom akter

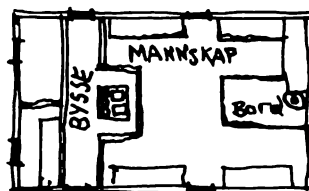
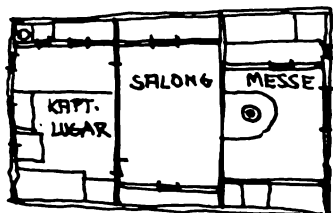
Sigrid er også fornøyd med rommene de har til disposisjon. "De kom ombord på dekk, og under poopen lå oppholdsrommene. Fra dekket gikk en dør inn, og så kom de igjennom en nokså lang gang som på den ene side hadde dør til første styrmanns lugar, og på den annen side til opplagsrum for seilene. For enden av gangen kom man rett inn i skafferiet. I det var et stort skylight, det lå omtrent midt i rummet og gav godt lys. I den andre enden var en trapp opp til poopen ved styrehuset. Der var dører inn til penteriet, stuerten og annen styrmanns lugar på venstre side, og på høyre side var det inn til kahytten. Et meget pent rum. Innredningen var av mahogny, en fast sofa, kommode, og på veggene var der panel i ca. en meters høide. Som belysning var der to koøier i skibssiden og to i taket. Videre agterut kom man gjennom et lite kontor og inn i skipperens lugar. Den lå helt agter og var ganske stor. Der var en høi dobbelt seng og en buet sofa betrasket med rød plysj. Temmelig fælt. For enden av sengen gikk en dør i til bad og w.c. I halvdelen på den andre siden var der et lignende rum der det var opplagsrum for proviant.. Allerede før de var ferdige med maten, hadde hun i tankene å ommøblere kahytten. Den kunne bli et hyggelig hjem for de tre som var henvist til hverandres selskap" (s.6).

Senere, mens de lå i Buenos Aires hadde Kittel "gjort meget for å gjøre det hyggelig på skuten. Han hadde sett hennes interesse, og ville hjelpe til på beste måte... De hadde fått tre rum på rad, samtidig som de også hadde fått en ny



KÅHYTT

RUFF



Prinsippskisse av dekkplan med forlegning for offiserer og mannskap på tremastet seilskip. Kaptein og offiserer holder til akterut, mannskapene forut, i ruffen. Den midterste av mastene er stormasten som markerte grensen for hvor langt forut skipperens kone kunne bevege seg om bord.

liggeplass. Det kunne komme godt med for der var ofte gjester ombord i Premier" (s.11).

Ruffen

"Ruffen var et kapittel for sig selv. At man kunne by et mannskap dette var ufattelig. 10-12 mann på noen få kvadratmeter. Det var vesentlig køier og kister. Noe vaskerum fantes ikke". (s.11).

Premiers første reise

Premier seilte fra Aberdeen i november i ballast til Pensacola i Florida. Der lastet de pitch-pine for Buenos Aires. Fra Buenos Aires dro de i ballast til Chile, men havarete i en orkan og måtte reparere på Falklandøyene underveis. Fra Chile dro de med salpeter til Fiume i Adriaterhavet, og deretter i ballast til Dunkerque, hvor skipet skulle doksettes. Her tok Kittels bror over, og den lille familien reiste til Norge i mars 1901. Da hadde de vært ute i 2 år og 4 måneder.

Premiers anden reise

I september 1901 drar de etter sommeropphold med travelt onnearbeid i Norge til Hamburg, og går igjen om bord i Premier. De seiler til Mobile i Alabama, drar derfra med trelast til Buenos Aires og Rosario, så til Nova Scotia og atter til Buenos Aires medtrelast. Siste dagbokinnførsel er den 5. april, palmesøndag 1903, da er de på 5 grader nordlig bredde, og har altså vært i fart i 1½ år.

Tilpasning til en ny livsform

Sigrid har ingen plikter idet hun kommer om bord første gang. Hun er sjøsyk de første fem ukene, og sengeliggende mesteparten av tiden. "Mens hun lå, fikk hun endel nye bekjentskaper. Veggelus, rotter og kakkelakker. Alle var de på visit hos henne i køien". (s.11). Den 5-årige Trine fant seg glimrende til rette fra første stund. "I løpet av få uker kunne hun allerede navnet på det meste ombord. Hennes minne var godt for alt som ikke var nødvendig". (s.8). Etter at de var kommet ut av stormværet og inn i passaten, kviknet Sigrid til, og en tilpasningsperiode fulgte. Hennes arbeidsområde blir å ta seg av sin familie. Hun syr, strikker, hekler, broderer, og reparerer gangklær og sengklær. Hun tar seg av skoleundervisningen til Trine og underviser henne i håndarbeid. Det er stadig husdyr om bord, og når de har slaktet, lager hun blodmat og "perse-sylte". Hun lager også småkaker, mest fattigmannbakkels, kanskje fordi de kan lages akterut slik at hun slipper å bruke byssa. (Mary Chipman Lawrence (Garner 1966:22) skriver om tilsvarende: "I made the chickens into a pie today. The officers said it seemed like home. It was not baked well; the crust was not done. I should have more courage to make knickknacks if I could attend to the baking of them, but of course it would not do for me to go into the galley").

For Sigrid gjaldt regelen om at kapteinens familie skulle holde seg aktenfor stormasten nesten absolutt. For barnet Trine var det et forbud som kunne trosses uten særlige konsekvenser, og hun var med høyt og lavt.

Sosialt liv og selskapelighet på sjøen og i land

Om bord markeres jul, nasjonaldag, Trines fødselsdag, og enkelte andre merkedager og begivenheter akterut. Da er det bevertning der. Kittel holder av og til andakt om søndagene. Når de kommer i havn, pynter Sigrid veldig opp i kahytten og tilrettelegger for den livlige sosiale aktiviteten som da utfolder seg. De mottar besøk og overnattingsgjester, og drar selv på besøk til fastboende eller skipperne på andre skuter. Stadig er de på utflukter og restauranter, på kino og i teater. Særlig blir Trine ustanselig invitert til å komme og bo hos familier i land eller på andre skip.

Maritimt engasjement

Mens Mary Chipman Lawrence blir innlemmet i sin manns aktivitetssfære, opplever Sigrid mer av en tofronts konstellasjon der hennes mann stiller seg solidarisk med sitt mannskap og sine mannlige kontakter i land. Hun lærer seg etter hvert navigasjon, og kan aldri la seg lure med hensyn til skipets posisjon. Hun kan også styre og manøvrere skipsbåten, men gjør dette bare når alle mann trengs ved årene. Når Premier etter endt første reise får besiktigelsesmann om bord, skriver Sigrid: "Jeg fik være med og hjelpe med at skrive copier". (Dagbok 8.februar 1901).

»Stilla» og andre farvann

I romanen Forrådt fra 1892 skriver Amalie Skram: "I elleve dager hadde Orion ligget for vindstille i Floridabuktens døde vann. Luften var kvelende tung, og solvarmen så glødende at beket smeltet i dekkssnatene. ... Tilstanden ombord var i det hele ubehagelig. ... Gud, din allmechtige synder, hvorfor lar du det ikke blåse!" (s.152-155).

For folk på seilskutene var "stilla" den store skrekken, og i Sigrids dagbøker slår det dårlige humøret og oppgittheten om bord gjennom hver gang de ligger i solstek på oljeblankt hav. 19.-25. oktober 1901 ligger de ved nordøstpynten av Cuba, og Sigrid klager over lite å gjøre, varme og lite vind; om noe, så er den "stik i stevn": "Jeg var så ked af mig for et par dage siden at jeg alligevel måtte tage fat paa Trines nye kjole som jeg nu har færdig, tiden gaar saa fort naar jeg har en kjole eller jakke at sy. Af haandarbeid nu fremover har jeg kun strømper og gardinblondene". Hun klager over at "gutterne" ikke sang da de overhalte ankerkjettingen: "Matroserne (eller ungerne, for det er bare unger allesammen fra styrmænd og ned til baadsmænd) sang ikke. Hvor frydefuldt det klang fordum naar de sang i vilden sky blow boys blow boys blow! Eller good by fare you well. Ja, sang er god selv om den kommer fra uøvede struber. Den tolker det glade hjerte og et friskt humør". (26.oktober 1901).

Vindstille i tropevarme danner bunnen i skipssamfunnets humørkurve. Selv når det er dager og uker med motvind, virker det ikke så deprimerende, de har i det minste stagvendingene å være opptatt med. I storm, ja endog orkan har alle det travelt og er fylt av spenning. Det er sensasjonsmuligheter hele tiden. Når det ikke er noe å foreta seg eller være opptatt av, er seilskutelivet vanskeligst. Bortsett fra når de har "stilla" er søndagene verst for Sigrid. Da skal man ikke arbeide.

Holdninger og reaksjoner

Sigrids holdning til sjølivet er ambivalent, som sjøfolks holdning også gjerne er. I stormvær ved Kap Horn sier hun: "Nei livet på sjøen var ikke noe som passe for kvinner". (Manus, s.12). Tre måneder senere heter det: "På en måte var hun betatt av livet ombord. Det tilfredsstillt hennes rastløse temperament." (s.29) Positive eller negative reaksjoner til sjølivet faller gjerne sammen med ektemannens luner. Er han "god", trives hun. Er han "vond" blir hun nedstemt og lengter hjem. Da de faktisk var sammen hjemme i Norge i 6 måneder, fant hun det vanskeligere at han bestemte over henne der enn om bord i Premier hvor han var den selvsagte autoritet.

Sigrids gjøremål er bestemt og begrenset av hennes evner og ønsker, ektemannens reaksjoner og hensynet til mannskapet. Særlig er det stuerten hun kommer i nær kontakt med og hvor muligheten for kompetansestrid er nærliggende. I begynnelsen særlig, er hun lite betatt av maten han serverer, og overbærende overfor en fødselsdagskringle han har bakt til Trine. Den er "temmelig hard".

Ellers er hun en ivrig iakttager av alt det nye de kommer i kontakt med, og hun viser gode geografiske og historiske kunnskaper. Når hun maler - hun er en god amatørmaler og har bragt med lerreter, pensler og farger - er det imidlertid gjerne etter postkort og hukommelse, og ikke så ofte etter motiver hun står overfor. I varmen maler hun norske fjellandskaper.

Både for "guttene" om bord og for fattige eller diskriminerte menneskegrupper hun ser i land uttrykker hun stor omsorg og medfølelse. Hun omtaler også stadig husdyrene de har med, og synes det er vondt når det er slakting om bord.

Sigrid har liten direkte kontakt med besetningsmedlemmene, annet enn når de er akter. Bare en gang skriver hun at hun har vært forut. Det er ektemannen som er aktøren, men hun er en opplagt påvirkningsfaktor overfor hans adferd.

Perspektiver

Foruten å bygge på opplysningene fra Sigrids dagbøker er det følgende basert på en grovt sortert og uensartet datamengde, blant annet memoarer, eget feltmateriale og iakttagelser, foruten trykt litteratur. Jeg presenterer det foreløpig hypotetisk, og lar det inntil videre bearbeidning finne sted, stå for min egen regning:

Konsekvenser på individplan

Sigrids situasjon har ikke vært enestående. Hun har vært en av mange kvinner som har seilt til sjøs og opplevd havneliv og fremmede land. Grunnene til at kvinnene, eller kapteinenes familier i det hele, har vært med, kan ha vært av følelsemessig, økonomisk eller funksjonell art. Mest trolig har det vært en blanding av disse tre motivene med ulik tyngde hos den enkelte.

Forutsatt et godt forhold mellom ektefellene, må et slikt mobilt samliv ha budt på mange muligheter til gode, felles opplevelser, som alternativ til en adskillelse over uvisst tidsrom med usikkerheten det medførte. I fellesskap kunne ektefellene styrke sin økonomi til å kjøpe ny og bedre skute, part i flere skuter, eget hus, eller til å trekke seg tilbake og trygge sin alderdom.

Familieliv om bord innebar at skipperen kunne unngå "splendid isolation". Han hadde noen å snakke fortrolig med, vise ømhet for, og til å yte seg materielle og sosiale tjenester som han ellers måtte betale for.

Konen har sluppet eneansvaret for barna, i mange tilfeller har barna slett ikke vært med, men har vært hjemme hos en bestemor eller hos tjenestejenter. Det må da ha fortonet seg som rene bryllupsreise eller cruise. Lokalsamfunnene i de tidligere seilskuteområdene i Norge har vært preget av sterkt kvinnellesskap, og for mange har det sikkert vært godt å komme bort fra den sosiale kontroll som ofte er prisen for et slikt fellesskap.

Samværet om bord er et arbeidsfellesskap. Det Sigrid gjør er arbeid som hun ville ha gjort innen sin husholdning selv om hun hadde vært i land. Det er grunn til å peke på dette fordi det ofte blir sagt at skipperkonene som var med ikke arbeidet. Det er riktig at de ikke mønstret på, men hadde status som passasjerer, men i realiteten utførte de arbeid, noe Greenhill og Giffard (1971: 9) tar for gitt idet de skriver om "those who had a job to do as wife or daughter of the captain of a merchant vessel... "

Konsekvenser for lokalsamfunnet

De kvinnene som har seilt med sine menn på langfart har hørt til lokalsamfunnets toneangivende. Ved å komme i kontakt med fremmede skikker og nyheter har de kunnet stille seg åpne for å introdusere disse i sine hjemlige miljøer. En annen ting er at de også ved å bli løsrevet fra lokalmiljøet ble mer kosmopolitisk innstilt med smak for en urban levemåte og tidens nyeste bekvemmeligheter. Jeg antyder herved at denne kulturkontakten kan ha vært medvirkende til å befordre den avfolkningen som er et karakteristisk trekk i den norske, sørlandske kystkulturen. Sigrid opplever elektrisk lys, bad og vannklosett. Hun går i kino og i teater. Det er folk av hennes klasse og bakgrunn som utgjør den nye norske skipsrederklasse med kontorer i Oslo og andre større byer.

Konsekvenser for forskningen

Tidligere har forskning innen maritime emner vært fokusert på menneskes aktiviteter. Våre oppfatninger om mekanismene ved lokalkulturers stabilitet eller endring vil dra fordel av en mer dyptgående innsikt i aktivitetsfeltene og autoritetsfeltene som har hørt til de respektive kjønns- og alderskategoriene. Et nytt perspektiv som trekker kvinnene inn i det sterkt mannsfokuserede maritime forskningsfelt vil bringe ny og verdefull kunnskap. Her har jeg bare kommet med noen antydninger.

Sitert litteratur

- Berggreen, Brit
1979
Kvinner i maritime næringer.
(Syn og Segn, H 3, s. 163-76).
- Berggreen, Brit
1977
Maritim etnologi, sjøfartssamfunn og
kvinner. (Dugnad, 2, s.6-16).
- Ek, Sven B.
1972
Fiktioner om 1800-talets kulturomvandling.
(Rig., s.1-6).
- Eriksen, Erling
1968
Vår gamle sjøfartskultur.
Oslo. Samlaget.
- Garner, Stanton
1966
The Captain's Best Mate. The journal of
Mary Chipman Lawrence on the whaler
"Addison" 1856-1860. Providence, Rhode
Island. Brown University Press.
- Greenhill, Basil and
Ann Giffard
1971
Women under Sail. Newton Abbot
David and Charles.
- Den norske sjøfarts historie I-III Oslo
1923-51.
- Slocum, Sally
1975
Woman the Gatherer: Male Bias in Anthro-
pology. (I: R.R.Reiter, ed.: Toward an
Anthropology of Women. N.Y., Monthly
Review Press, s.36-50).
- Sundt, Eilert
1975
Om renligheds-stellet i Norge.
Oslo. Gyldendal. Første utg. 1869.
- Tveite, Stein
1959
Jord og gjerning. Kristiansand.
- Weibust, Knut
1976
Deep Sea Sailors. Stockholm.
Nordiska museets Handlingar 71.
Første utg. 1969.

Jeg har først og fremst nyttet materiale fra "Sigrid's dagbøker, og vil rette en hjertelig takk til hennes datter "Trine" som har vist meg den tillit å la meg disponere dette materialet og opplysninger hun har supplert med.

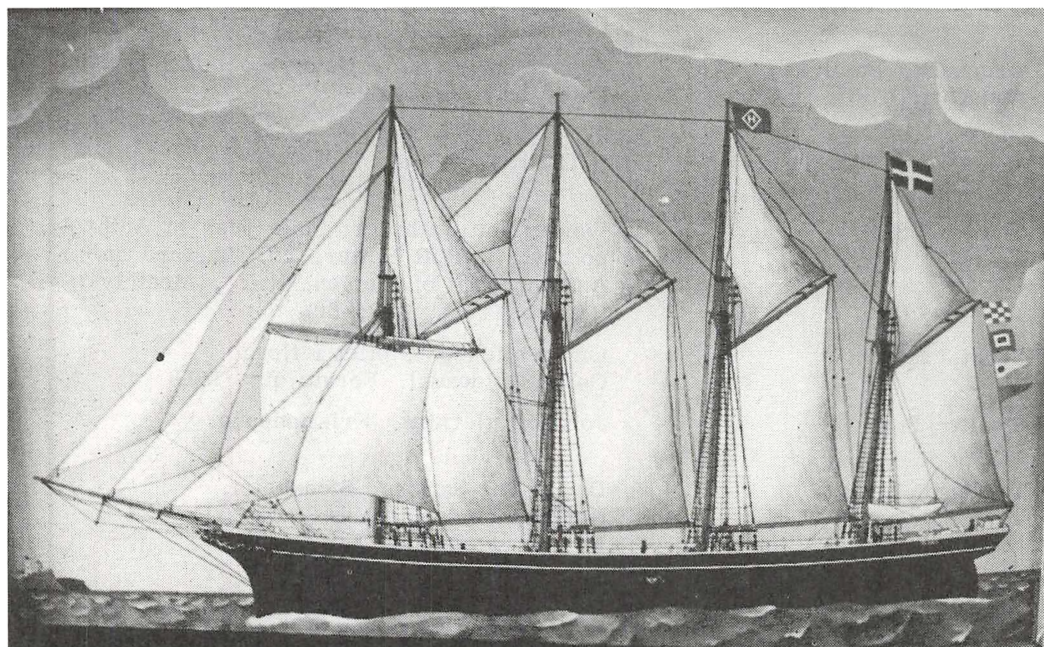
Sejlskibssøfolk

- nogle erfaringer fra et interviewprojekt på Sydfyn og Øerne

af Ole Mortensøn

Ole Mortensen: født i Kbh. 1947, uddannet på Københavns Universitet i historie og europæisk folkelivsforskning 1968-76. Studierejse til Peru 1972 - historisk speciale om indianerproblemet i Peru. Arbejdede i en årrække for Faaborg Byhistoriske Arkiv. I 1978 museumsinspektør på Langelands Museum.

Søfolk er gode fortællere! I denne artikel peges der på værdien af at indsamle mundtlige beretninger blandt søfolk. De mundtlige beretninger bør prioriteres højere i forskningen, mener forfatteren. Artiklen giver et konkret eksempel på systematisk indsamlingsvirksomhed blandt søfolk i det sydfynske område.



4-mastet sletskonnert »Olga» malet af ukendt sømand fra Lobals (privateje).

Mens tidligere bønder og håndværkere har stået helt i forgrunden for kulturhistorikernes interesse, er der i løbet af de senere år sket en glædelig spredning af indsamlings- og forskningsarbejdet. Også den maritimhistoriske forskning har nydt godt af denne udvikling. Sømandens og fiskerens verden er kommet i forskernes søgelys. Den voksende interesse for det maritime i almindelighed har manifesteret sig i Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning. Af den status over den maritime forskning i Danmark, som udvalgets formand, Jørgen H. Barfod fremlagde på konferencen i København i april sidste år, fremgik det imidlertid klart, at langt de fleste forskningsprojekter faldt inden for emnerne skibe og skibsbygning, søhandelshistorie og orlogsflådens historie, hvorimod de etnologiske og socialhistoriske studier var forholdsvis svagt repræsenteret. Når forholdsvis få beskæftiger sig med søfolkene og livet om bord, kan det måske skyldes, at kildematerialet er meget spredt og vanskeligt tilgængeligt, som det fremgår af kontaktudvalgets guider til det maritime kildemateriale. For tiden efter 1900 findes imidlertid en kilde, som må anbefales og fremhæves frem for andre..... sømændene selv!

Den mundtlige tradition.

Som det stærkt påpeges af "oral history" folkene i England, er det på tide, man giver den mundtlige tradition den plads i historieskrivningen den fortjener. Takket være båndoptageren kan den mundtlige tradition nu indsamles så korrekt og i så store mængder, at den kan behandles på linie med andre historiske kilder. Det er klart, at dette forhold fremover må få konsekvenser for historieskrivning. Den sociale slagside, der er opstået ved, at de besiddelsesløse og illitterære grupper i samfundet ikke er kommet til orde i historien, den kan nu ændres ved en konsekvent indsamling af mundtlig historie, hvor disse grupper meddeler deres erfaringer og holdninger.

Når vi ser på sømandens verden må vi også konstatere, at det er meget begrænset, hvad der er skrevet af mændene foran masten. De har været meget lidt skrivende. Dagbøger er forholdsvis usædvanlige og der er langt mellem erindringsværkerne. Der er derfor god grund til at opfordre forskere og forskningsinstitutioner til at starte interviewprojekter med søfolk såvel som med andre sociale grupper, som ikke er kommet til orde i historien. I det følgende skal jeg kort omtale nogle erfaringer fra et sådant interviewprojekt med søfolk i det sydfynske område.

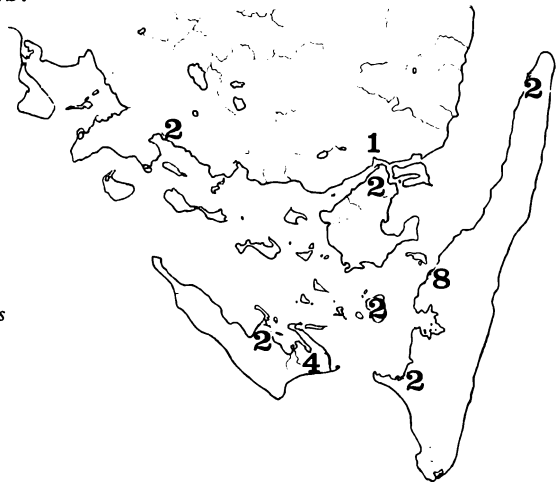
Ændringerne i søfarten efter 1900.

I perioden 1900-1970 er der sket store teknologiske ændringer af søfarten. I grove træk er udviklingen gået sådan, at den traditionelle sejlskibssøfart gradvist ophørte i løbet af 20'erne. En stor del af de mindre træskibe, som havde sejlet i indenrigs- og Østersøfart, fik i 20'erne installeret motor og blev rigget ned. Disse skibe klarede sig igennem krisen i 30'erne og havde gode år under 2. verdenskrig, men blev endeligt udkonkurreret af lastbilerne i løbet af 50'erne. Dampskibstrafikken voksede hurtigt i årene før 1. verdenskrig, og udkonkurrerede i 20'erne sejlskibene. I 30'erne fik de dog begyndende konkurrence fra dieselmotorskibe og disse overtog i årene efter 2. verdenskrig helt den førende rolle som dampskibene havde haft.

Den lokale udvikling viser store variationer over dette mønster. Visse steder

gik sejlskibssøfarten hurtigt tilbage og blev erstattet af dampskibssøfart, andre steder lykkedes det ikke at erhverve ny dampskibstonnage og søfarten mistede sin betydning lokalt og atter andre steder oplevede småskibsfarten en oplblomstring, fordi det lod sig gøre at erhverve sejlskibstonnage til en billig penge og ved installation af motor at gøre disse skibe rentable. I det sydfynske område og på øerne har sejlskibssøfarten været mere sejglivet end i andre gamle søfartsegne. Marstallere, thurinere, langelændere og svendborgensere holdt fast ved sejlskibssøfarten langt ind i 30'erne, hvor de til slut måtte give op. For den ældste generation af søfolk i dette område har sejlskibene derfor været en væsentlig del af deres liv, selv om de fleste i en mere moden alder måtte over i dampskibene. Det faldt derfor naturligt, at søge dette sidste kapitel af den traditionelle sydfynske sejlskibssøfart dokumenteret gennem søfolkenes egne ord. Efter dette blev undersøgelsens rammer stukket ud. Meddelelserne skulle være gamle søfolk, der havde sejlet som menige evt. som styrmænd om bord i sejlskibe i koffardifart. Tidsgrænsen bestemtes nedadtil af meddelernes alder, dvs. de ældste var udmønstret kort efter 1900, og opadtil blev grænsen 30'erne, da de sidste sejlskibe forsvandt. Som indsamlingsområde valgtes Sydfyn og Øerne dels for at nå et passende antal meddelere og dels for at kunne påvise ligheder og forskelle i søfarten inden for dette område. I øvrigt viste det sig visse steder at være småt med meddelere - det gjaldt f.eks. Fåborg, engang Fyns næststørste søfartsby.

Interviewprojekter er meget tidskrævende - det gælder både indsamlingsfasen og udskrivningsarbejdet. Indsamlingen startede i 1975 og som det fremgår af kortet er der til dato indsamlet 25 optagelser i det sydfynske område, samt en optagelse med en kerteminder og med en københavner, der begge har sejlet med sydfynske sejlskibe. Af hensyn til udskrivningsarbejdet er det planen, at standse omkring de 30 interviews.



Kort over Sydfyn med angivelse af meddelernes bopæl.

Spørgelisten.

Den spørgeliste som er benyttet, er opbygget som en kombineret livshistorie-spørgeliste og emnespørgeliste, eller med en løs og fast struktur. Dette giver fortælleren mulighed for friløb og bemærkninger, som en alt for fast struktureret spørgeliste vil udelukke. Samtidig giver livshistorieformen på en naturlig måde meddelerens sociale baggrund. De fast strukturerede detailspørgsmål giver til gengæld mulighed for mere udtømmende svar på forhold som fortælleren undervejs selv er gået let hen over. Den indledende livshistorie giver endvidere spørgeren mulighed for at konkretisere svarene på detailspørgsmålene,

der eller har en tendens til at blive alt for generelle. Spørgelisten har følgende hovedpunkter:

1. Meddelerens navn, fødested og -år.
2. Meddelerens forældre og familie.
3. Barndommen, skolen m.v.
4. Rejserne med det første skib.
5. Rejserne med de følgende skibe.
6. Udrustning m.m.
7. Logarerne.
8. Kosten.
9. Arbejdet om bord.
10. Læretiden om bord.
11. De enkelte besætningsmedlemmers arbejde og hyrens størrelse.
12. Fritiden.
13. Kammeratskab og konflikter om bord.
14. Fagforbund og foreningsliv
15. Religion om bord.
16. Havari og strandning.
17. Konkurrencen med dampskibene.
18. evt. køb af skib, bestilling af nybygning, skibets økonomi, fragtmarked, m.m.

Ved udarbejdelsen af spørgelisten er det en fordel ikke at lægge sig fast på en endelig form fra starten. Listen skal kunne forbedres og revideres efterhånden som man gør erfaringer. Det må også fremhæves, at spørgelisten først og fremmest er en huskeliste for interviewer. Den skal benyttes fleksibelt dvs. hvis meddeleren allerede har berørt et emne springes det naturligvis over i rækken af spørgsmål, ligesom man heller ikke må afbryde meddeleren under henvisning til, at emnet dukker op senere i spørgsmålene.

Meddelerne.

Det er sjældent et problem, at finde frem til meddelere. En tur på havnen og en sludder med folk der, giver som regel nogle navne. Det er praktisk allerede fra starten, at oprette et meddelerkartotek. Ofte er det en fordel ved den telefoniske eller personlige henvendelse, at fortælle, hvem man allerede har talt med og hvem der har anbefalet vedkommende som meddeler. Søfolkene kender hinanden og det er før hændt mig, at en person, der i første omgang har afvist at lade sig interviewe efter at have orienteret sig på havnen eller hos bekendte, har sagt ja til et besøg. Har man først brudt isen lokalt, går resten af sig selv. Medmindre sømanden giver udtryk for andet skal man vælge at besøge ham hjemme eller i det mindste i vante omgivelser, hvor vedkommende føler sig sikker.

Som i ethvert andet interview, er det nødvendigt, at vide hvad man taler om. Søens folk benytter en vrimmel af fagudtryk, som man nødvendigvis bør kende. Meddeleren skal føle at interviewer er hjemme i emnet, så han bliver interesseret i at videregive sine erfaringer og oplevelser. Der er ingen, der betror sig til en ignorant! Derfor bør man vide, at en brig har to fuldriggede master, at Kotka er en by i Finland og den slags.... Til en hurtig maritim orientering kan anbefales Kusk Jensen: Håndbog i praktisk sømandsskab, samt Lloyd's: Maritime Atlas. På den anden side må interviewer aldrig spille bed-

revidende. Det er en uforskammethed og dumhed, som øjeblikkeligt vil blokere for samtalen og ødelægge den fortrolighed, der er nødvendig for et godt interview. Interviewerens rolle er altid den opmærksomme og interesserede lytter, som ved præcise spørgsmål kan få meddelelsen til at holde sig til sagen.

Der findes stadig mange fordomme om søfolk og de er af gode grunde på vagt over for sådanne. Den slags fordomme kan udmærket benyttes ved udspil fra interviewerens side, men vel at mærke først, når der er etableret en fortrolighed. Følsomme emner er i den forbindelse alkoholmisbrug, værts-husbesøg, bordeller, overtro og søfolks troværdighed. Skipperskrøner findes, men de bør behandles som det de er: fine fortællinger fra et miljø, der forstod at værdsætte en god historie. Hvis interviewereren derfor stiller spørgsmål om sandhedsværdien, så er den tillid, som den slags små historier er udtryk for, gået fløjten.

Skuffelser undgår man ikke. En meddeler er ikke hjemme til aftalt tid, og man venter forgæves - en anden meddeler viser sig at være så forkalket, at svarene hurtigt indskrænker sig til enkelte korte sætninger, ja og nej. Det er en gylden regel, at søge at komme på tomandshånd med folk - når konen sidder i stuen er det ikke fristende at fortælle om besøg i havnekøjper. Man skal aldrig presse folk til at udtale sig. Det er interviewerens opgave, at vurdere når et nej er et nej og respektere det. Der kan være mange grunde til at folk ikke ønsker at udtale sig. En sømand nægtede f.eks. at lade sig interviewe. Han havde engang udtalt sig til den lokale avis, om hvordan skibene i havnen var blevet krænget. Journalisten havde imidlertid misforstået ham, og han var blevet til grin over for dem, der vidste besked. Det ville han ikke opleve igen! En anden sømand ville ikke tale med båndoptager, men nok sludre lidt over en kop kaffe - i løbet af kort tid kom han ind på sine oplevelser til søs under 1. verdenskrig og de var så stærke og uhyggelige, at mandens øjne løb i vand og stemmen knækkede over.

Det er altid vigtigt, at gøre folk klart, hvorfor man kommer, og hvad båndoptagelserne skal bruges til. Mange er fra starten skeptiske og kræver forsikringer om, at de nu ikke havner i avisen. For en meddeler kan det være en alvorlig sag at blive konfronteret med lokal sladder om en episode, der i det øjeblik den blev fortalt på tomandshånd var harmløs. Meddelernes navne bør derfor ikke offentliggøres ved brug af det indsamlede materiale.

Interviewets længde bør normalt ikke overstige $1\frac{1}{2}$ - 2 timer. Hvis en meddeler er særlig god og har meget på hjertet er det en fordel at aflægge to besøg hos vedkommende. Der er i dette projekt ca. 50 timers optagelser, som vil blive fuldstændig udskrevet. Det er planen at ordne udskrifterne emnevis i et kartotek på Langelands Museum, hvor de til sin tid vil være tilgængelige for alle interesserede.

Bearbejdning og anvendelse af de indsamlede interviews.

Værdien af kildemateriale, der er indsamlet på denne måde, ligger først og fremmest i, at aktørernes/deltagernes egne erfaringer og holdninger kommer frem samtidig med, at det takket være de mange detaljer er muligt at få et mere virkelighedsnært billede af forholdene om bord end det de mere officielle

Som en Bold paa Bølgerne

Thurs-Skonnerten »Olga« tumlet rundt paa Havet mellem Skotland og Norge i 12 Dage.

Kaptajnen skyldet over Bord. De øvrige 7 Mand reddet af en tyak Trawler og landsat i Aalesund.

Nedenfor er gengivet en udskrift af et interview, hvor der berettes om 4-masted skonnert »Olga«s forlis og en kopi af en avisartikel om samme i Svendborg Avis 8. januar 1930. Avisartiklen er samtidig, men skrevet af en journalist - beretningen er fortalt 48 år senere af en ombordværende. Det er værd, at bemærke hvordan »stilen« i avisartiklen adskiller sig helt fra den mundtlige beretning. Denne er sammenbælgende, årsagsforklarende - gengiver et handlingsforløb som det er husket. Avisartiklen er derimod sammenstykket af forskellige iagttagelser, udsagn og boldninger. De sidste kommer klart frem i overskrifter som: frygtelig julenat, som en bold på bølgerne og heltmodige redningsmænd!

For 3 Uger siden gik 3-mst. Skonnert »Olga« af Thurs fra Langesund med en Ladning Trælast fra Sundsvall i Sverrig til Skotland. Skibet har længe været savnet, og Mandskabets Familie været i Uro o g Ængstelse for dets Fart.

Først i Gaar kom der Meddelelse om dets Skæbne og om, hvorledes Skibet efter 12 Dages Kamp med Elementerne er bleven bjerget af en tysk Trawler og indslæbt til Aalesund i Norge, desværre med Tab af Kaptajnen, medens den øvrige Besætning, 7 Mand, er reddet.

Til »Politikere« telegraferes i Aftes fra Aalesund:

Nogle Timer efter, at Mandskabet fra den store hollandske Damper, der førleden paa Vestkysten af Norge havde forladt Aalesund, fik Byen atter et Indtryk af det ualmindelig haarde Vejr, der har hersket over Nordøen i de sidste Uger. Ved 13-Tiden stod nemlig den tyske Trawler »Senator Numsen« af Cuxhafen Havnen ind med den havarerede danske 4-mastede Skonnert »Olga« af Thurs, der var paa Rejse fra Sundsvall til Kirkväll i Skotland med Træ, og som har været savnet i de sidste Uger.

En af »Aalesunds Avis«s Medarbejdere gik straks om Bord paa Skonnerten. Der var ikke Tegn til Liv, og der saa fælt ud. Stævnen var slaaet ind paa en saadan Maade, at det knuste Træ holt optog Kahytten forude. De tykke Skibaplanker, der fyldte dette Rum, var maset i Stykker paa en Maade, saa det lignede smaa thugget Ved. Kabysen var et sort Hul, hvor alt var slynget hulter til bulter. I Hækken gæbede et stort Hul, og Salonen var en Dam af Søvand, hvor Træstykker af Lasten låsd rundt i Højde med Døraabningen. Storsejlet var beslaaet, men de øvrige Sejl hang i Laser. Mærkeligt nok stod der paa Dækket, skønt det var slemt raseret, endnu et Par Vandtønder.

Kaptajnen skyldedes over Bord og druknede.

Skonnertens Mandskab var om Bord i »Senator Numsen«, hvor »Olga«s Styrmand fortalte:

»Olga« er paa 550 Tons og tilhører Skibsreder Charlie Hansen i Svendborg. Vi kom fra Sundsvall i Sverrig med Trælast og var i Langesund for tre Uger siden. Vi skulde til Skotland, men ud for Shetlandsøerne rejste sig en voldsom Storm af Sydvest, og Skibet kom i Drift

nordover. Lillejuleaften var den 62-årige Kaptajn Mouritzen sammen med en af Mandskabet i Færd med at lodde agter, da en voldsom Braadsøl overfaldt Skibet og rev ham med sig over Bord. Han havde ikke sovet i flere Døgn og var forlærdelig udmattet, saa han havde ikke Kræfter til at hage sig fast. Det var umuligt at gøre Forsøg paa at redde ham.

Den frygtelige Julenat i Stormen.

Skibet drev stadig nordover. I 12 Døgn drev vi rundt paa denne Maade, og i hele denne Tid havde vi kun salt Flæsk at spise, den øvrige Proviant kunde vi ikke komme til, og den var forøvrigt ødelagt af Søvand. Natten til første Juledag var Havet i et saadant Oprør, at vi alle 7 Mand om Bord maatte surre os fast i Riggene, og først Kl. 11 den næste Formiddag kunde vi atter bevæge os rundt paa Skibet. Det eneste Sted, hvor vi fandt lidt Læ, var i Kabysen, og Gud ske Lov havde vi nok Ferskvand.

Heltmodige Redningsmænd.

Den 6. Januar fik »Senator Numsen« Øje paa os udfor Grippen, og fra Trawleren udfoldedes et heltmodigt Arbejde for at komme os nådestedte til Hjælp. — Paa Grund af den høje Sø var det umuligt at lægge bi, men der blev kastet en Line, og ved Hjælp af den blev alle 7 Mand en efter en gennem Søerne trukket om Bord i Trawleren. Vi var alle yderst forkomne og de fleste af os havde Forfrysninger.

Skonnerten var det ikke til at tænke paa at bjerge, men et Døgn senere dukkede den op igen, og den kunde nu tagges paa Slæb.

Om Bord i Trawleren fik de danske Søfolk en meget omhyggelig Pleje, og i Aalesund sørger den danske Konsul Michael Sandvik for deres Forplejning.

Kaptajnen, der blev paa Søen.

»Olga«s Kaptajn, Mouritzen, efterlader sig paa Thurs en sørgende Familie. Han er Onkel til Rederen Charlie Hansen, idet hans Hustru og den afdøde Skibsreder Sophus Hansens Enke er Søstre.

Mouritzen var kendt som dygtig Sømand og erfarede Skibsfører.

Styrmanden er R. A. Hansen, der er fra Svendborg. De øvrige 6 Mand af Besætningen er fra forskellige Egne i Landet.

Svendborg Sjøassurances Havari-ekspert, Severin Andreasen, er i Dag afrejst til Aalesund.

Vi lastede træ i Sundsvall over til Orkney-øerne. Vi skulle over til noget der hed Kirkwall på Orkney-øerne - ja så var det jo vi forliste med hele skidtet. Ja, det gik jo sådan til: Vi gik derfra Sundsvall d. 4. november 1929 og kom ned til Helsingør Red, der fik vi altid proviant om bord. Så fik vi meget dårligt vejr, da vi kom til Skagen og så gik vi over til Norge og gik op til Arendal og der ankrede vi for dårligt vejr. Der lå vi så nogle dage, så blev vinden flovet af igen og så gik vi rundt og kom rundt Lindesnæs og begyndte at sejle opefter og da vi havde været en 8 dages tid i søen, fik vi dårligt vejr - orkanagtigt vejr - vi lå underdrejet en halv snes døgn førend der kom en sø ind. Det var faktisk lillejuleaften - alt blev knust henne agter og søen slog et par planker ind. Der var ingen rorgænger, for når vi ligger underdrejet er roret surret og vi ligger op mod vinden. Vi var på frivagt og var lige gået til køjs der kl. 12. Der var ruf på dækket og skipperen han kom så lige op - det var hans vagt - og så ville han tage et lodskud af hvor dybt der var og vi havde sådan et dybvandslod, der var sådan et lille spil vi hev det op med - og da ville han læse af henne ved agterlanternen og se hvor meget.....og da var det vi fik det her bråd over, som tog det hele agter. Vi havde en hytte, som vi kalder det, henne agter, hvor rattet det står, det blev fuldstændig knust og så knuste den 3 planker på styrbords side. Se så begyndte vandet jo..... vi blev purret ud..... skipperen var væk, ham så vi aldrig mere.

Hvad hed han?

Han hed Sophus Mouridsen fra Thurø. Han var ikke 60 år. Så blev det jo styrmanden. Han kaldte jo og sagde sådan og sådan ser situationen ud. Rattet og rorstammen det var knust og vi drev jo så, der var ikke noget at gøre. Vi holdt så skibsråd nede i kahytten - hvad der var at gøre - så var vi klar over, at skibet ville blive fyldt med vand, men at det nok kunne blive flydende på trælaster. Vi skulle jo så sørge for at få lagt proviant og sådan noget op på nogle hylde - tørt - og det gjorde vi. Og så mente vi, at nu havde vi fået lagt så meget, at vi kunne klare os et stykke tid. Da det så dagedes lidt gik vi i rigningen - se dørken i kahytten begyndte at blive slået op af vandet - så kunne vi ikke være der mere. Så var der ikke andet at gøre end vi måtte op i rigningen. Der sad vi så fra kl. 3-4 om morgenen til der blev lyst og det bliver jo sent lyst oppe i Nordatlanten vinterdage. Så sad vi der i snestorm og der kunne vi ikke blive ved med at sidde. Men se kabyssen - den stod stadigvæk på dækket og så tænkte vi ---vi kan ligeså godt gå ned i kabyssen og sidde der og blive bjerget - blev den skyllet overbordvi ville fryse ihjel i rigningen alligevel. Så blev vi enige om at gå ned i kabyssen og vi gik ned og nåede at komme ind - der var lige plads til at vi 7 der var tilbage kunne være der. Vi fik fat i noget proviant der var i kabyssen og kokken fik gjort ild på komfuret og så sad vi jo derinde og krøb sammen, så længe vi kunne. Vi kunne slet ikke komme på dækket, for når sådan et skib ligger helt nede, så brækker vandet jo over os.....Der sad vi så inde et døgn. Hele juleaften. Så næste dag var vejret flovet så meget, at vi kunne komme langs dækket. Så skulle vi hen i kahytten og hente vores proviant - men se, da vi kom hen i kahyttense når vi får trælaster om bord bliver lasten stuvet, men henne i enderne er det lidt vanskeligt at stuve og så får vi noget der hedder splintved - det er sådan korte stykker træ ... da søen var kommet ind havde trælasterne gnavet skotterne ned og alt det her splintved det var flyttet ned i kahytten og alt

i kahytten var fuldstændig knust -- det meste af provianten var jo væk -- vi fandt dog lidt hist og her. Så lå vi altså og drev på vraget med vekslende vejr - en dag storm og en anden dag lidt bedre vejr. Vi blev jo rationeret med det samme for vi vidste jo ikke hvor længe det varede. Styrmanden stod for rationeringen - han havde jo overtaget kommandoen. Det gik meget godt - vi fik vores ranson som den nu kunne strække til.

Der var ingen som blev desperat?

Nej, det var der ikke - vi ved jo, at folk de bliver lidt deprimeret men alligevel. Og så gik der 12 døgn før vi blev bjerget.

Vi så altså en trawler - vi gik gerne 1 mand ude på dækket om natten og kiggede om vi kunne se noget. Da fik vi øje på lanterner og vi blussede så - satte ild i en gammel petroleumstønde og han kom også ned på os - så tænkte vi - nu kan vi blive bjerget, men pludselig drejer han af. Og da vi ser hans agterlanterne, da sank modet langt ned. Så lå vi og drev stadigvæk med dårligt vejr, så en morgen da var det ved at blive lyst, da kunne vi se en trawler og vi op i riggen, os der kunne kravle derop med al mulig gamle skjorter og tøj, som vi vinkede med for at han kunne få øje på os. Så lige på en gang kunne vi se han styrede ned på os. Så var det en tysk fisketrawler. Han løb ned til os. Han sagde rent ud, at han ikke kunne sætte en båd på vandet og vores båd var jo væk, men jeg kan måske få forbindelse med med en line. Han lagde sig så op til luv side og han havde så mange af de her fiskebøjer. Dem stak han så en line på og smed ud så de kunne drive ned til os, men det kunne de ikke - når de kom i nærheden af skibet kom der et sug - nå men så halede han linen hjem og lavede en manøvre. Han løb helt ind under vores spryd - vi havde et mægtigt spryd og så havde han en mand, der stod henne på agterdækket og han smed en line med en jernklump i enden op og den blev hængende oppe i sprydet. Så gik vi lige ud og fiskede den ind. Så havde vi jo forbindelsen og så gik han ned i læ og lagde sig og så tog de os efterhånden om bord. Den første var jungmanden. Han fik den her line omkring livet og så sprang han ud og kom om bord i trawleren. Vi tog jo kun så meget line, at vi kunne hale tilbage igen. Han blev stukket midt på linen for ellers kunne vi jo ikke få forbindelse. Sådan gik det til og så sprang vi ud efterhånden. Det var en damptrawler og vi kom ind under maskintoppen, der var jo varmt. Og skipperen han stod med en flaske rom i hånden og nogle store vinglas. Bare drik sagde han. Det var noget der lunede og så fik vi jo tørt varmt tøj på. De var flinke til at komme med deres tøj

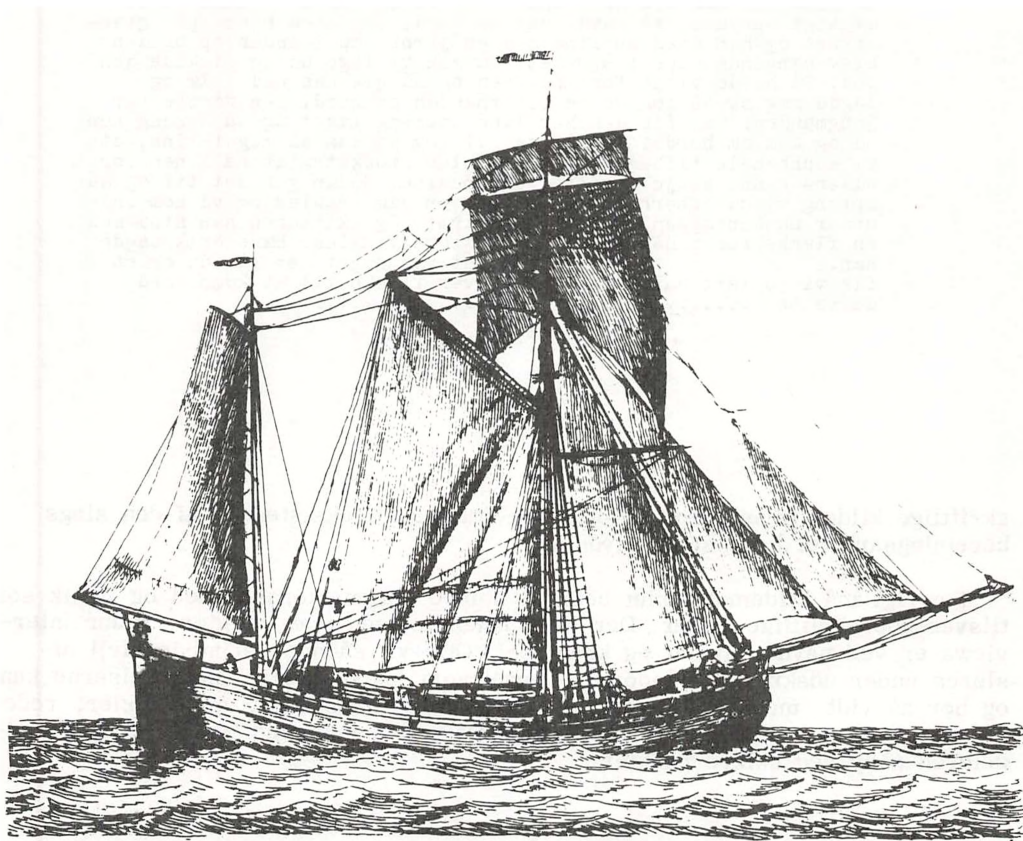
skriftlige kilder giver. For etnologiske studier vil eksistensen af den slags beretningsarkiver have stor betydning.

I øvrigt må kildematerialet behandles med samme forsigtighed og kritik som tilsvarende skriftlige kilder. Der hvor hukommelsen især svigter under interviews er ved navne, årstal og kronologi. Ofte vil sådanne erindringsfejl afsløres under udskrift af båndoptagelserne som inkonsistens. Meddelelserne kan og bør så vidt muligt kontrolleres ved brug af skibslistre, avisartikler, rederidagbøger o.s.v. Endelig vil der som regel være mulighed for at spørge meddeleren påny ved uklare punkter.

Vraket vid Älvsnabben

af Ingrid Kaijser

Ingrid Kaijser Fil.kand, amanuens på fältundersökningsavdelningen på statens sjöhistoriska museum i Stockholm.



Holländsk galliot, ett litet, lastdrygt gaffelriggat fartyg som till typen stämmer väl överens med Älvsnabbenvraket. Bilden hämtad ur G.Groenewegen Hollandsche Schepen (1789).

Ett fartyg är som ett samhälle i miniatyr. Ett välbevarat gammalt vrak kan ha mycket att berätta om sin samtid. Men det är svårt att komma åt vrakfynden under vatten. Bärning eller torrläggning låter sig oftast inte göras bl.a. av ekonomiska skäl. Det gäller att vinna tillförlitliga metoder att dokumentera vraket i vattnet. Artikeln ger exempel på en sådan metod. Den har praktiserats på ett 1700-talsvrak i Stockholms skärgård. Exempel ges också på de olika fyndkategorier som påträffats på vraket, deras roll vid dateringen och vad de kan berätta om livet ombord.



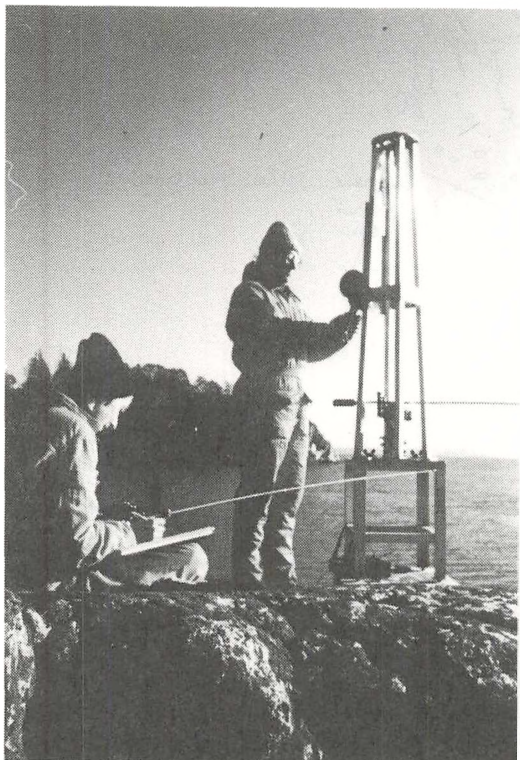
Karta över Stockholms södra skärgård.

Vid Älvsnabben i Stockholms skärgård ligger en skyddad vik som bildar en naturlig hamn och sedan gammalt använts som örlogshamn. Där har både örlogs- och handelsfartyg i äldre tider gått in och ankrat på väg till och från Stockholm. Fiskare på Muskö har länge känt till att det funnits ett nätfäste utanför Hundudden vid Älvsnabben. Man hade vid olika tillfällen fått upp gamla föremål i näten, föremål som mycket väl kunde harrora från ett gammalt vrak.

I juli 1968 företogs dykning vid platsen och då påträffades på ca. 12 meters djup ett skeppsvrak, som skulle visa sig vara från 1700-talet. Vraket besiktigades och fotograferades. Men vraket fick inte vila i fred. Det visade sig så småningom att föremål tagits upp från det och att fyndförhållandena på däckets hade rubbats. Den svenska fornminneslagen skyddar dock skeppsvrak som är äldre än hundra år och riksantikvarieämbetet ställde 1974 medel till förfogande för att den mest utsatta delen av vraket skulle kunna dokumenteras, nämligen däckets. Sjöhistoriska museets fältundersökningsavdelning gjorde undersökningen som pågick fjorton dagar 1974, fjorton dagar 1976 och fjorton dagar 1977. Undersökningsfartyget var en inhyrd trälare. Arbetslaget utgjordes av i genomsnitt sex dykare, en arkeolog och en projektledare.

Mätmetod

Den mätmetod som användes är en kombination av geodetisk bestämning av punkter under vatten och exponering av fotografiska lodbilder. Den har utarbetats av civilingenjör Eliz Lundin vid statens vägverk och utnyttjas främst av vägverket för mätning i samband med byggnadsarbeten under vatten. Genom samarbete mellan museet och vägverket har den även kunnat tillämpas vid museets uv-arkeologiska undersökningar. Metoden är beskriven av Carl Olof Cederlund i *International Journal of Nautical Archaeology* nr. 6. Metoden kan i korthet beskrivas på följande sätt. Först måste man med hjälp av ett vinkelmätningsinstrument en s k hydrolit, mäta in ett antal stöd- eller referenspunkter på vraket. Dessa punkter markeras på vraket med plastbrickor, kodsignaler, och överförs dessutom på ett transparent ritpapper, (horisontalplanet) i en bestämd skala.



Mätning med hydrolit.

Därefter lodfotograferas vraket i stråk som överlappar varandra. De färdiga fotografierna med sina mätpunkter passas därefter in under det trans-parenta horisontalplanets motsvarande mätpunkter. Allt är givetvis i samma skala. På det här sättet sammanfogar man bilderna till en hel däckspan i vilken alla detaljer som syns på fotografierna kan lägesbestämmas. Man får på detta sätt fram en fotomosaik som fungerar som en kartbild. Genom att man i fotomaterialet i efterhand kan lägesbestämma skilda detaljer är det möjligt att förkorta fältarbetet och därmed nedbringa kostnaderna, utan att därför frånga kraven på en tillförlitlig dokumentationsteknik. Fynden lägesbestäms inte endast i horisontalt utan även i vertikalt led. Eftersom det inte existerar några lätt urskiljbara fyndlager under vatten är detta en stor fördel.

Mätning och fotografering

Hydroliten kan monteras fast på land intill vraket, eller ställas på en stagad rörställning på botten. Den består i huvudsak av ett mätorn, (1,5 m.) som är vridbart, en mätlinjal med rörlig slid, en mätvajer och en teodolit. Själva mätningen går till enligt följande: en dykare för med sig mätlinan från hydroliten ned till vraket och sätter den mot den punkt som skall mätas. Linan sträcks uppifrån mätornet och en mätare läser av. Det mätvärde som erhålls, den sökta punktens XYZ-koordinater förs in i en mätjournal. Kommunikationen mellan dykare och linskötare kan skötas med avtelefon.

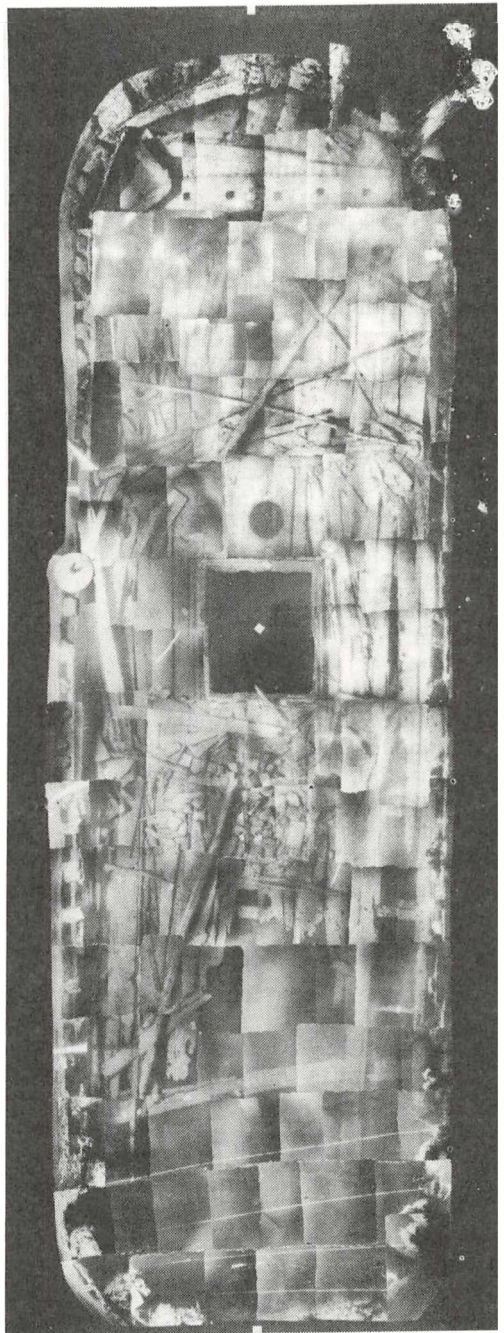
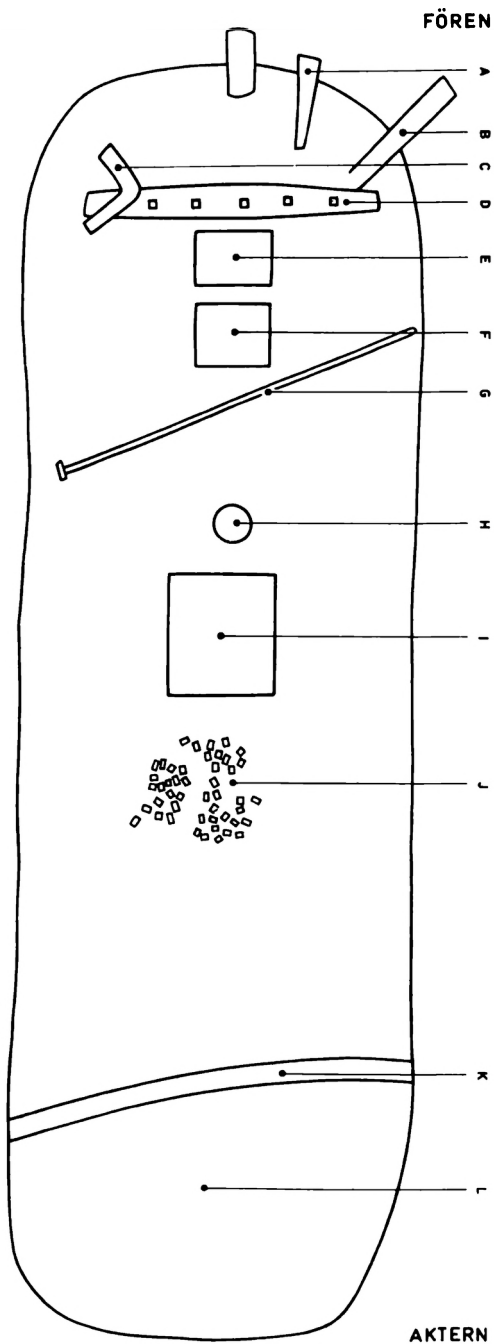
För att kunna utföra fotograferingen på jämn höjd över vraket krävs en rörställning. Den bestod i det här fallet av tre sektioner rör som bildade två längs relingen gående stöd på en höjd av två meter över däck. Denna skulle stödja och rikta kameran och sätta den i rätt läge för varje fotostråk. På de långgående rören utsattes ett antal stråkpositioner. På en rörlig tvärbalk markerades fotostationer för kameran. Innan fotograferingen började utsattes de för stråkfotografering erforderliga stödpunkterna och kods signaler på olika intressanta objekt på däck.

Fotoplanen

Mätningen och fotograferingen resulterade i en fotoplan i skala 1:10, se sid 62. Av de 44 stödpunkter som sattes ut blev 32 synliga på fotokopior-na. Dessa 32 kods signaler sitter mellan 0-57 mm från sina motsvarande hydrolitinnmätta stödpunkter på horisontalplanet. Medelvärdet på dessa avstånd blev 19 mm. Noggrannheten på hela planen är alltså 19 mm i skala 1:10, dvs. ungefär 2 dm i full skala. Detta innebär att man i efterhand kan fyndlagesbestämma föremål så när som på 2 dm på det 18 m långa vraket i både horisontal och vertikalled.

Vraket

Fartyget har varit ca. 18 meter långt och ca. fem meter brett. Det är byggt i ek på kravell och har troligen haft två master som varit gaffelriggade. Däck är helt så när som på ett brott i aktern där man sannolikt efter förlisningen försökt bärga gods. Vraket tippar kraftigt framåt. Styrbord om förstäven, (se fotoplan sid 62), lutad mot skrovet står en mast a) tippad över relingen, vars övre ända försvinner ned i leran framför vraket. Masten är ca 13 m lång och har en flaggstångsknopp i ena änden. Den har troligen utgjort övre delen av stormasten. Styrbord om flaggstången syns styrbord kranbalk b) som ännu sitter kvar i skeppssidan. Babord kranbalk c) har

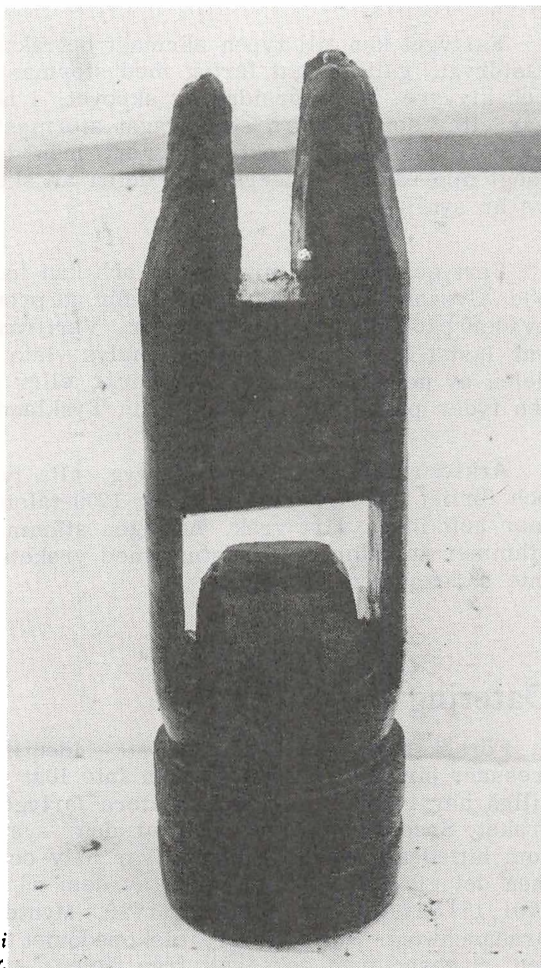


Fotoplan över däck, utförd på grundval av hydrolitinnätta stödpunkter.

A. Masttopp B. Styrbord kranbalk C. Babord kranbalk D. Bråspel E. Kabelrumslucka F. Förlig lucka G. Levang till stagfock H. Mastbål I. Lastrumslucka J. Tegelhöj (rester av kabyssen) K. Pump-ränna L. Kajuta och förråd

lossnat och fallit ned på däck. Bråspelet d) satt fast i styrbord och babord spelbeting. I ett av spelets spakhål satt ännu spaken kvar. För om bråspelet på styrbordssidan låg ena sidan av en kanonlavett. Akter om bråspelet ligger luckan till kabelrummet, e) (med ankarkabel) och omedelbart akter därom går en lucka f) ned till ett utrymme som kan ha varit skans.

Skottet mellan kabelrummet och rummet akter därom finns kvar men däremot inte det skott som eventuellt avgränsat skansen från lastrummet. Det skottet kan ha givit vika för tyngden av säden som rasat föröver och nu ligger ända fram mot kabelrumsskottet. På däck akter om de förliga luckorna låg en mängd lösa träkonstruktioner bl.a. levangen för stagfocken g), vilken ligger snett tvärskepps över däck. För om stora luckan i) syns hålet till stormasten h). Mitt för stora luckans förkarm på babord sida låg en knekt med urtag för blockskiva. Akter om stora luckan ligger en tegelhög som utgjort kabyssen j). Den har varit inrymd i ett litet däckshus som haft brädgångsväggar. Tvärsöver brottet i aktern ligger pumprännan k). Även pump-röret påträffades. I röret satt pumpkanna med pumphjärta och en del av armen till kannan kvar.



Pumpkanna med pumphjärta som satt i pumpröret i aktern. Även en del av armen till kannan fanns kvar.

Längst bak vid brottet i aktern fanns kajutan 1). Under kajutan har funnits ett förråd där fartygets reservutrustning, ammunition, proviant och annat förvarats. Strax ovanför vattenlinjen på styrbord bog i aktern finns en liten lastlucka. 70 cm under denna lucka finns en durk som utgjort golv till förrådet. Mellan durken och toppen på akterstävén är det 4 m. Ca. 1,70 m. över durken sitter på styrbordssidan kvar ett balkknä, vilket hör till kajutgolvet underkonstruktion. Kajutgolvet har troligen följt fartygets språng.

Durkplankorna till förrådet är midskepps ca. 3 m långa, och går långskepps fram till pumpröret och pumprännan. Alldeles för om pumpröret finns rester av ett skott framför vilket lastrummet vidtar. Av den inre delen av vraket är det bara aktern som ännu är tömd. Hela lastrummet är fortfarande fullt av säd. Vissa föremål som rasat ner från kabyssen i lastrummet är naturligtvis bärgade, men hela den mängd föremål som i övrigt har plockats upp kommer till största delen från durken i aktern. Många av dessa har troligen varit placerade där före förlisningen, men en del av dem har rasat ner från den överliggande kajutan, sedan kajutgolvet givit vika.

Fartyget kan till typen närmast betraktas som en galliot, ett rundgattat, lastdrygt, gaffelriggat fartyg med stormast och mesan, stagflock, jagare och klyvare. På yttersidan av skrovet, i höjd med stormasten, finns strängar efter sex röstjärn som stagat stormasten sidledes. Det finns inga spår av röstjärn vid den aktre masten, men det kan bero på att de suttit så långt upp på den sönderbrutna delen av skeppssidan i aktern, att de ej längre är synliga.

Fartyget har kommit utifrån och kan ha varit på ingång till Stockholm. Vid Älvsnabben har man gått in för att proviantera eller för att komma undan oväder på Mysingefjärden utanför. Varifrån man kom är osäkert. Fartyget var lastat med säd som efter analys visar sig kunna härstamma från västra delen av norra Tyskland, Danmark, eller möjligen sydvästra Sverige. Mynten tyder på att man kommit från Tyskland.

Arkiven berättar om tre fartyg, alla tyska, som varit lastade med säd och förlist vid Älvsnabben under 1700-talets lopp. Men inget av dem stämmer helt in på vårt vrak. Antingen stämmer inte storleken på fartyget eller stämmer inte förlisningsdatum med vrakets daterade föremål eller stämmer inte sädesslagen i lasten.

Datering

Försök har således gjorts att identifiera vraket. Detta har givit intressant jämförelsematerial men inte löst vårt problem. Det man har att tillgå när man skall försöka datera fartyget är de föremål som påträffats i vraket. Speciellt värdefull var ur den synpunkten en träburk med silvermynt som hittades i aktern. Burken var halv och mynten var helt ihopkorroderade men det gick att dela på vissa av dem så att en del årtal blev synliga: 1680, 1701, 1713, 1718, 1719, 1725 och 1728. Mynten kom från olika tyska stater: Braunschweig-Wolfenbüttel, biskopsdömet Paderborn, Brandenburg-Preussen, Sachsen men också ett från Polen.



Träburk med silvermynt funnen i aktern under däck. Mynten är den bästa hjälpen vid dateringen av fartyget. Ett av silvermynten i träburken, en Sechsling från Bremen-Verden präglat 1697.

En bra hjälp vid datering kan också kritpipor vara. Vi har dock endast två pipor med hela huvuden och det räcker inte som dateringsunderlag. De två piporna är av holländsk typ. Den ena har ett märke på klacken: en krönt nia, som är ett firmamärke från Gouda i Holland. Märket tillhörde på 1740-talet Goudamästaren Willem van Noppen. Den andra pipan har på baksidan av huvudet ett märke med tre torn. En pipa med likadant märke har hittats på vraket efter den holländske ostindiefararen Amsterdam som förliste under andra hälften av 1700-talet vid Hastings i England. Märket har identifierats av den engelska pipkännaren Adrian Oswald. Enligt honom tillhörde märket omkring 1750 Jan de Vrind, som var en Goudamakare. Om man jämför huvudformen på piporna med holländsk piptypologi finner man paralleller som är daterade ca 1740 och 1750.

Lergods, stengods och fajans

En mängd lerkärl hittades i förrådet i aktern. Det var enkelt rödgods, blyglaserat inuti. Rödgodset bestod av tio kärl de flesta av dem krukor med en eller två hänklar men också ett stort durkslag med borrarade hål och två öron och en supkopp med lysande gul glasyr som såg ut som ny. Supkoppen användes ungefär som en slev att äta flytande föda med. Durkslaget låg en bit ner i säden i stora luckan dit den troligen rasat från kabysshuset som stod på däck, alldeles akter om stora luckan. Det enklare lergodset ser i stort sett likadant ut under -1600- och 1700-talen och är därför svårt att datera närmare.

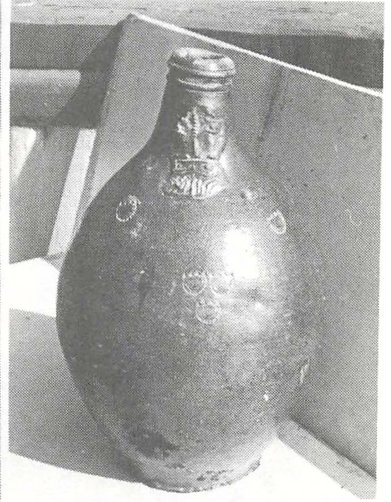
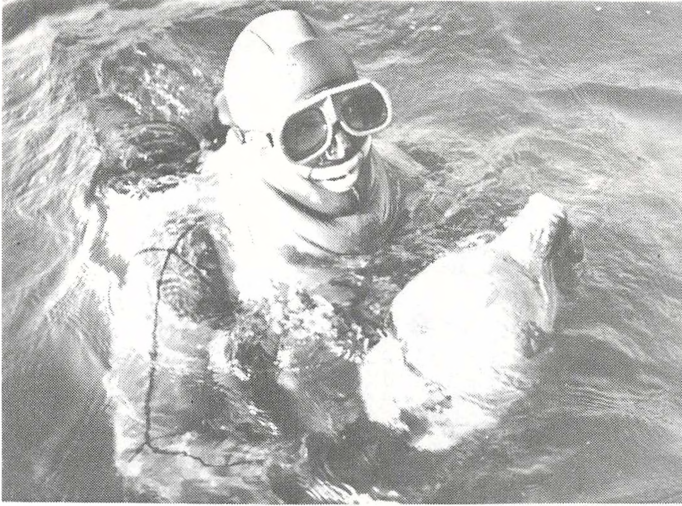


Denna kruka fanns i förrådet i aktern och innehöll fett i vilket smörsticken med avbrutet skaft, satt nerstucken.

Ett av lergodskärlen innehöll en stor klump ljus, saltat smör, i ett annat fanns något sorts fett vari ännu satt en smörsticka av trä. Kärlen hade förvarats i förrådet i aktern, där de kunde bevakas av skepparen från kajutan som låg ovanför. Smörransonerna brukade delas ut en gång i veckan på fartygen på den tiden. Det användes att piffa upp maten med och äts bl. a. till gröten.

Ytterligare fynd som härrör från maten ombord är benrester av nötkreatur. Kött äts inte i någon större utsträckning bland vanligt folk på land vid den här tiden, men det var en av huvudbeståndsdelarna i maten ombord. Det ansågs därför fördelaktigt att ta jobb på sjön där köttet så att säga ingick i lönen. Att kött inte fick fattas, därom vittnar ett domstolsprotokoll från 1680-talets Gotland. Ett danskt fartyg hade svårigheter att ta sig in i Visby hamn varför skepparen av redaren anmodades att söka lä på norra Gotland. Skepparen påpekade då: "huru skall iag segle, migh feiler proviant? Swarade Winterberg: Hwad proviant! I hafwer io brödh, Fisk, Erter, Grynn etc. Swarade Skepparen: Oss fattes Kiött. Hwaruppå effter Winterbergs begiäran straxt ett bordklädhe full blef nedbaren på broon".

Oxköttet brukade förvaras i stora tunnor, liggare. Det låg i en lag av saltvatten och salpeter. Innan det kokades måste det lakas ur i sjövattnen. Man kunde lägga det i en balja på däck eller ha det släpande efter fartyget i ett laggkärl med springor i. Trots denna behandling förblev köttet trådigt och hårt. Det äts med ärtor eller bönor. Köttet stektes sällan.



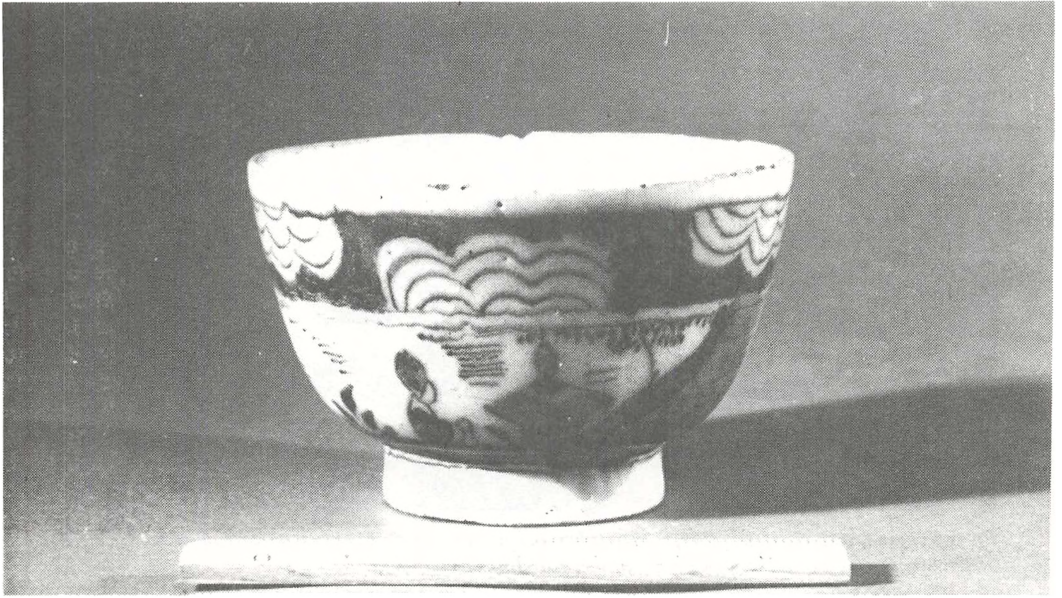
En av dykarna, med ett stengodskrus. Kruset har använts att förvara öl eller vin. Körl av stengods som kallas »Bartmannkrus» efter det skäggiga mansansikte som finns på halsen.

Till matresterna kan man också räkna de många valnötsskal som hittades lite varstans på vraket. För övrigt får man gå till spisordningar och annat arkivmaterial för att få veta vad man kan tänkas ha ätit på fartyget. Älvsnabbenvraket har varit ett litet kustgående fartyg som inte behövde ha sin proviant liggande lika länge som långfararna. Man hade också möjlighet att gå in och proviantera, domstolsprotokoll från 1600-talet vittnar om kommersen mellan kustbefolkning och sjömän. Dessa köpte "fijlbunka" i stugorna och sålde tobak till männen på land.

Två krus i saltglaserat stengods fanns också. Den ena har ett skäggigt mansansikte på halsen (Bartmann) och fem "kattspår" på buken, vilket är ett slags firmamärke. Den här typen av stengodskrus tillverkades i Köln-Frechenområdet redan i slutet på 1400-talet. Älvsnabbenkruken har dock former som är typiska för yngre tillverkning, sent 1600-tal . Både "enklare" och "finare" blåvit fajans har hittats på vraket. Den "finare" består av delar till en teservis.

Det är fyra fat och en kopp med likadan dekor. Dessutom finns ett lock som tillhört tekannan och troligen ligger kvar i vraket. Enligt holländsk expertis är teservisen tillverkad i Delft omkring år 1700. Det var i kajutan som teet intogs på Älvsnabbenvraket. I början av 1700-talet var det rätt exklusivt att dricka te men bruket tilltog under seklets gång. Teet blev snart populärt även på fartygen. Från 1760-talet finns omtalat att sjöfolk tog med sig eget te ombord. Bland fajansen fanns också tallrikar med holländsk text.

Texttallrikar har troligen börjat tillverkas i Holland mot slutet av 1600-talet och sedan spridit sig till England där de blev mycket populära. I England kallas de "merry man plates" efter texten på den enda serie texttallrikar som finns kvar där. Tallrikarna varnumrerade och texten på dem bildade tillsammans en sensens . Man dukade dem i ordning men man kunde också blanda om dem så att tänkespråkets innehåll blev en annan eller helt virrig. Detta var förstås en källa till glädje vid måltiden. Ett vackert rakfat i blåvit fajans hittades också i aktern. Det har ett halvmåneformat urtag för halsen och två hål för upphängning.



Tekopp i blåvit fajans från Delft i Holland. Koppen är en skicklig »imitation» av en porslinskopp, kanterna är mycket tunna. Dekoren är svartblå och består av en figur sittande framför en pagod. Koppen är överdragen med tennglasyr.

Bruket att dricka te kom från Kina. Tefaten kallades i äldre tid underkopp och användes av kineserna att lägga som lock på koppen för att hålla teet varmt.





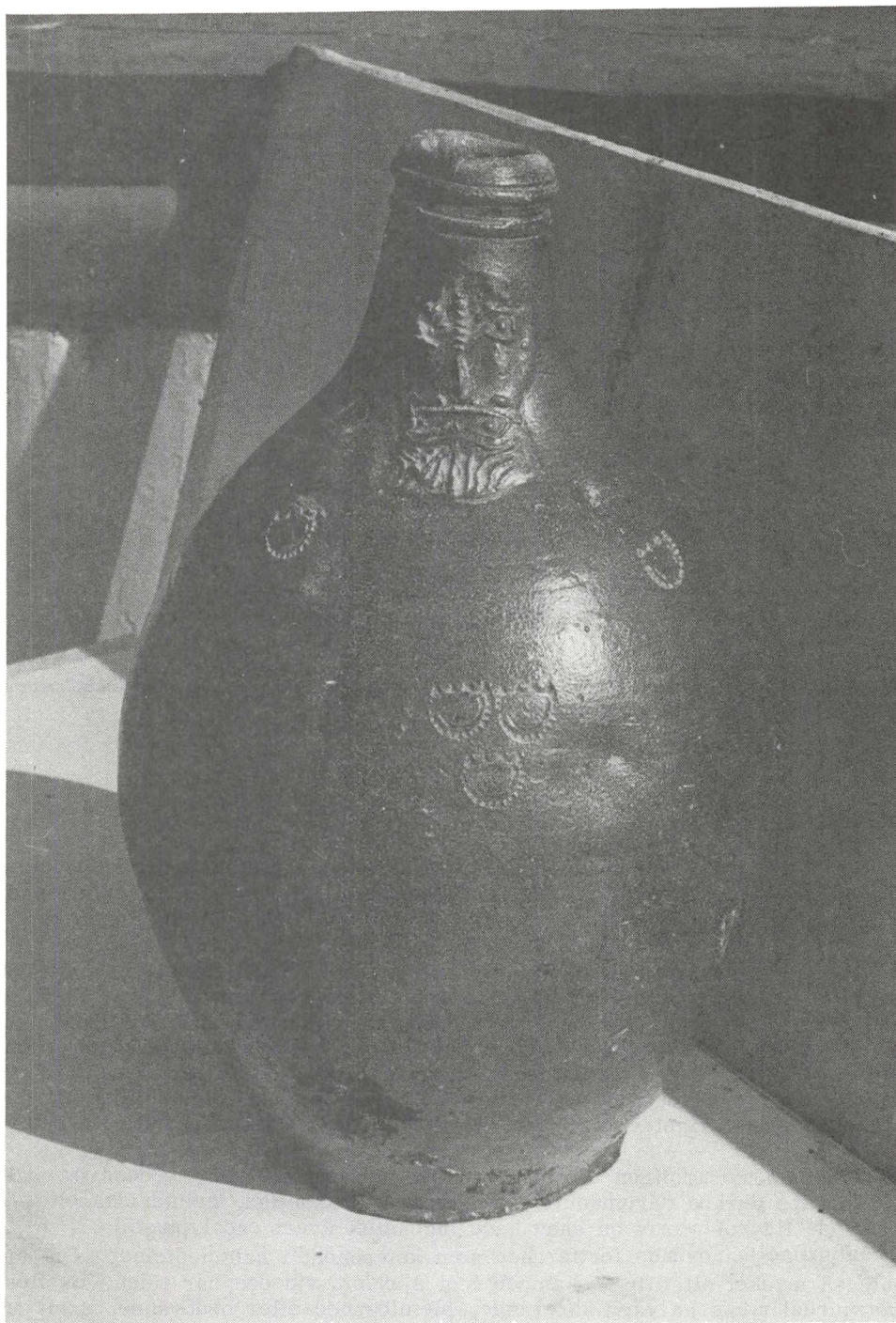
Rakfat i blåvit fajans. Dekoren är typisk för sent 1600-tal och tidigt 1700-tal. Fatet har ett balvmåneformat urtag för balsen och två små hål för uppbängning.

Flaskor

Elva vinflaskor har tillvaratagits. De återfanns på förrådsdurken i aktern. Flaskorna är troligen av holländsk tillverkning. Holland var tillsammans med England huvudproducent av vinbuteljer i 1600- och 1700-talets Europa.

Inget av länderna producerade något eget vin men Holland var trots detta centrum för en stor del av den europeiska vinmarknaden. Vin kom från Anjou och Bordeaux, skeppades med holländska fartyg därifrån till Rotterdam varefter det tappades på holländska flaskor. De flesta av Älvsrabbenflaskorna visar likheter med holländska typer daterade omkring 1700-1730. En av flaskorna innehöll ännu sitt vin, vilket dock var förstört. Flaskvinet användes för kajutbruk, om besättningen fick något vin var det, vid denna tid, fatvin som höll sig sämre.

I kajutan har troligen en medicinkista förvarats. Delar av dess innehåll hittades på durken därinunder. Det var små sexkantiga, cylindriska eller kulkformade flaskor varav en ännu hade innehållet kvar: eucalyptusolja. Eucalyptusolja används fortfarande som komponent i halsmediciner. Det fanns inte så mycket att tillgå i kampen mot sjukdom vid den här tiden. De flesta botemedel tycks ha varit laxerande, slemlösande eller bedövande, sprit användes även i medicinskt syfte. Men det man mest fick lita till var kroppens egen förmåga att läka, något som ofta inte fungerade på grund av undernäring och bristsjukdomar.



Vinflaska, vars innehåll troligen utgjort del av skepparens färdkost. Flaskorna förvarades vanligen i trälådor med ett fack för varje flaska.

Navigationsinstrument

Bland fynden i aktern fanns också en kompass med inner- och ytterlåda, delar av kardanupphängning och kompassnål. Själva kompassrosen saknas. Där fanns även stocken till en jakobsstav. Det är ett vinkelmätningssinstrument som användes för att mäta solens eller stjärnornas höjd. Den användes en bit in på 1700-talet och ersattes på 1730-talet av kvadranten och spegeloktanten. En senare utveckling av denna är sextanten.

Besättningen

Besättningen på fartyg av denna storlek torde vid den här tiden bestått av 6-7 man, förutom skepparen. Ofta tog man passagerare med på resan. Det är inte så lätt att föreställa sig en dåtida sjöman om man utgår från de få personliga ägodelar som återfunnits på Älvsnabbenvraket. Det är rester av kläder, skor, (ovanläder, sulor och klackar) och enkla trä- eller benknappar. Det är träskedar och kritpipor. Lite hjälp får man av ett ungefär samtida domstolsprotokoll från Uppland. Ett vittne berättar däri, att man efter en förlisning försökt bärga att ankare. Med ankartrossen följde liket av en besättningsman. Han var klädd i "Gråå Klädher" dvs. "tunna Lärffit Byxor", tröja av tyg, och päls. Han hade nya skor på sig. Vid bältet hade han "Snustobackz horn" och "Knijfwar i Slijdan" samt en pung i vilken låg "een Segelnåhl och en lijten toobackz Pijpa".

Skepparen och eventuella "finare" passagerare har förstås huserat i kajutan. Men var bodde resten av besättningen? Älvsnabbenvraket är långt ifrån tomt på sitt innehåll. Lasten som bestod av säd har rasat föröver eftersom fartyget efter förlisningen ställt sig på näsan. Detta har hittills hindrat undersökning av hela förliga delen av fartyget. Har båtsmännen bott där? Hur har de bott? Finns det kvar rester av kojor eller låg de på durken? På örlogsskeppen sov man på däck under 1600-talet och på 1700-talet hade man hängkojor.

Men hur var det på handelskeppen? Hade man bolster och dynor på golvet eller i kojor? I samtida domstolsprotokoll nämns då och då bolster, "Huwfud-dynor" och "Örnegodt" bland förlorade persedlar i samband med förlisningar. På 1400- och 1500-talen använde man i Sverige ryor som sängtäckor, vilka sedan försvann under 1600-talets lopp. I kusttrakterna har ryor använts i den personliga utrustningen till sjöss, s k skötryor. Ända till 1816 ingick en rya i båtsmannens utrustning enligt Kungl. Flottans reglemente. På regalskeppet Wasa har ett fåtal fragment av ryor påträffats. I en annan förordning för örlogsflottan från slutet av 1600-talet sägs att båtsmännen skall bestå med så mycket kläde att de därav kan göra sig en hängkoj och ett täcke. På handelsfartygen fick man ta med sig sängkläderna själv och det var säkert olika vad man använde. I samband med slamsugning i aktern kom upp en del halm. Det kan ha varit packhalm eller sänghalm.

Redare-Skeppare-Besättning

De flesta handelsfartyg av Älvsnabbenvrakets storlek som seglade i Europa på 16-17-och 1800-talen, ägdes av partrederier. Mellan 1560 och 1806 var det endast ca 8% av det samlade tyska tonnaget som tillhörde enskild ägare. Mellan 1751 och 1806 steg det till 9%. Det finns all anledning förmoda att Älvsnabbenvraket varit ett partrederiägt fartyg.

Två slag av partrederier kom att utvecklas; dels skepparrederier, som bildades i kustmiljö av sjömän, fiskare och bönder, dels köpmannarederier som tillkom i städernas köpcentra. Där utvecklades ett partrederi som ägdes av handelsmän som genom sin inblandning i städernas råd, styrelser och handelsförbund, kunde vinna gehör för sina intressen och få dem befästa i skrivna handlingar. De kunde efterhand fastställa normer för fraktfart, skeppare och besättning. Skepparen fick här särskilda värdigheter och befogenheter som så småningom förstärktes. Eftersom han ofta var delägare var han intresserad av fartyget och dess ekonomiska förutsättningar. På det viset kom han ofta i motsatsförhållande till den inhyrda besättningen. En följd härav blev sparsamhet på besättningens bekostnad: dåliga löner, så liten besättning som möjligt, billig proviant med så små ransoner som regler och statuter tillät.

När man överblickar Älvsnabbenvrakets fyndkomplex tycker man sig få skepparens status bekräftad. I kajutan drack man te i servis från Delft och buteljerat vin till maten, man åt soppa med tennsked, rakade sig i vacker blåvit fajans och hade möbler med knoppar och skulpterade putti.

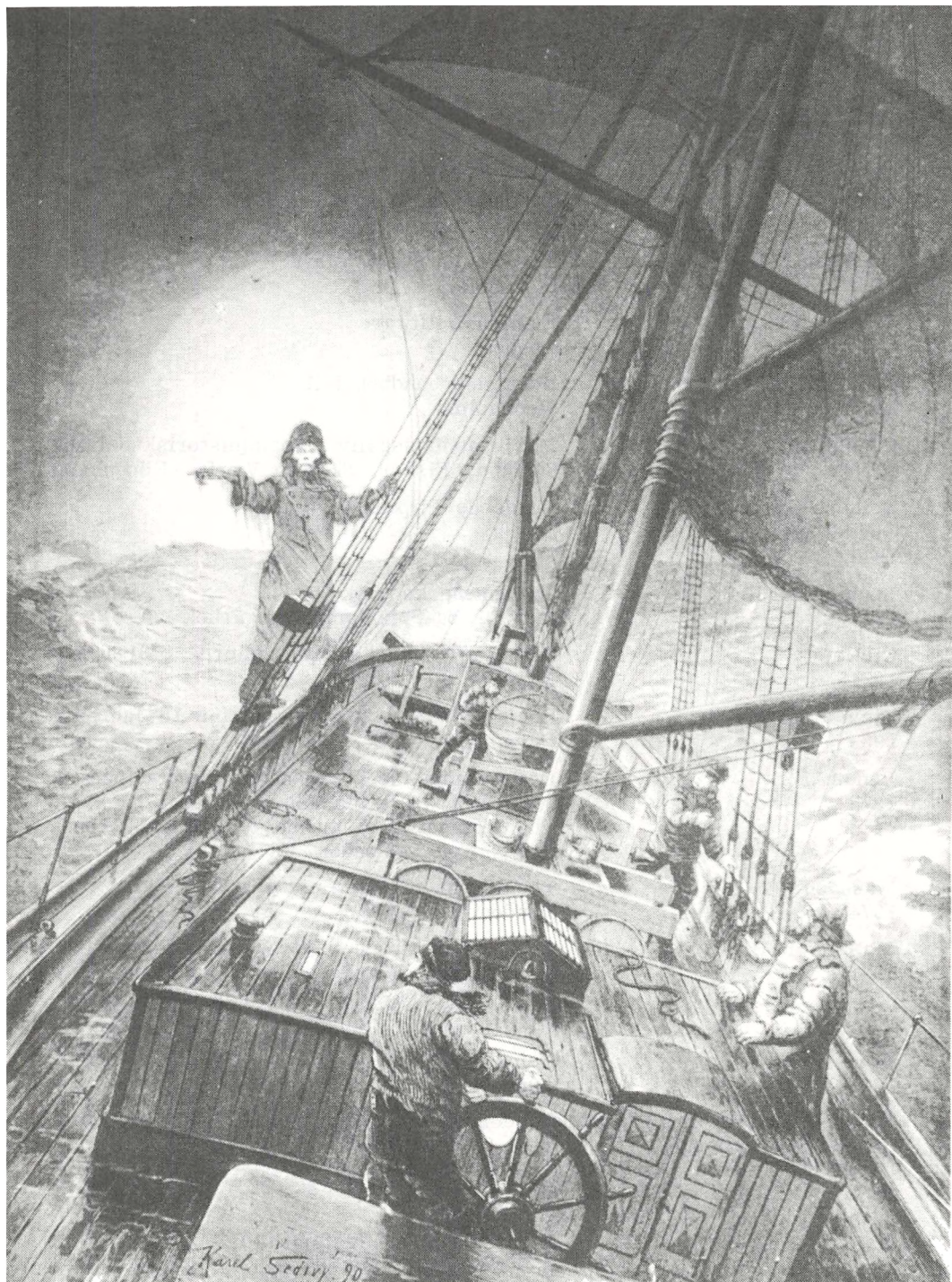
Av den övriga besättningens personliga prylar har som förut nämnts, inte hittats så mycket. Om det beror på att man ägde så lite eller på att det ligger kvar i den ännu outgrävda fören, får framtiden utvisa.



Medicinflaska, ca. 1 dm. hög, med kork. Flaskan innehöll svagt gula oljiga droppar som luktade stark av eucalyptus. Har troligen förvarats i en medicinkista som ej återfunnits.

Litteratur

- Atkinson D.R.
1972
A Brief Guide for the Identification of Dutch Clay Tobacco Pipes Found in England.
Post-Medieval Archaeology 6.
- Börjesson H.
1932
Stockholms segelsjöfart
Stockholm.
- Garner F.H.
1948
English Delftware
London
- Hannover E.
1924
Keramisk handbok I-II
Stockholm.
- Hasslöf O.
1970
Maritimt näringsliv i socialhistorisk belysning.
Sømand, Fisker, Skib og Værft. Köpenhamn
- Helbers G.C.
Goedewaagen D.A.
1942
Goudsche Pijpen
Gouda
- Henningsen H.
1976
Sømannens kokebok
Handels og Søfartsmuseets årbok
- Kjellberg S.T.
1974
Svenska Ostindiska compagnierna 1731-1813
Malmö
- Klein Adalbert
1955
Rheinisches Steinzeug des 15 bis 18 Jahrhunderts
Darmstadt.
- Lundin E.
1973
Determining the positions of objects located beneath a water surface.
The International Journal of Nautical Archaeology, nr. 2. London
- Marsden P.
1974
The Wreck of the Amsterdam
London
- McNulty R.H.
1971
Common bevarage bottles: Their produktion use, and forms in seventeenth- and eighteenth century Netherlands Part I, Journal of Glass studies, vol. XII
- Nylén A-M.
1975
Hemslöjd
Lund
- Svea Hofrätts arkiv. Renoverade domböcker. Härads m.fl. Rätters domböcker.
för 1662 Gävleborgs m.fl. län vol II Riksarkivet
för 1680 Västernorrlands m.fl. län vol I Riksarkivet
för 1685 Uppland vol 45 Riksarkivet.
- Svenska flottans historia I-II
Allhems fg Malmö -1942
- Wahlöö C.
1976
Lergods 1000-1600
Archaeologica Lundensia
Lund.



Klabautermanden entrer op i skibets rig og varslers dets undergang ved at pege ud på den frådende sø, som han er kommet vandrende hen over. Han er ikke den hjælpsomme skibsnisse, men en dødning, en druknet sømand i olietøj og sydvest. Når han viser sig, ved de rædselslagne søfolk, at de er fortabt. (Træsnit i Illustreret Familie-Journal 1890 efter tegning af Karel Sedivy.)

Skibet i folketroen

af Henning Henningsen

Henning Henningsen, f. 20/10 1911 i Nyborg, cand.mag. Århus 1936, dr.phil. København 1961. Dansk lektor ved Hamborgs universitet 1936, vid. assistent i Dansk Folkemindesamling 1945, museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1948, direktør sst. 1971. Har skrevet bøger og artikler om en række maritime emner, bl.a. indvielsesskikke til søs (disputats "Crossing the Equator"), sømandsskikke, kirkeskibe, sømandskultur, -liv, og -tro, øresundstold, søafmærkningens historie, flaghistorie m.m.

Der gives en redegørelse for de mange religiøse og magiske måder, man i sejskibstiden søgte at sikre skibet og dets velfærd på, lige fra dets bygning og søsætning til dets fart over søen. Ved at værne skibet sikrede man samtidig sig selv. Der fortælles ligeledes om skibets rolle i sagn og eventyr: dødssejlere og spøgelsesskibe og et par kendte eventyrtyper.

Kun en forsvindende lille brøkdel af den enormt store masse af indsamlet folkloristisk stof stammer fra søen og dens brugere. Dette skyldtes ikke kun det forhold, at man først meget sent begyndte at interessere sig for at samle materiale fra kredse uden for bondestanden, men også at sømandsbefolkningen talmæssigt består af meget få individer i forhold til landjordens. Endvidere ligger det i sagens natur, at søen med dens flade profil og verdensomfattende tomhed er fattig i forhold til det faste lands topografiske og bebyggelsesmæssige mangfoldighed, der giver masser af muligheder for dannelse af tros- og sagnforestillinger.

Søfolkene - og her tænkes især på sejskibstidens - havde selvfølgelig taget deres sæt af hjemlige overleveringer med, når de gik til søs. En del af disse havde absolut ingen aktualitet eller funktion ombord og gled derfor i baggrunden. Hvad der blev tilbage, blev naturligt nok drejet i maritim retning. Det gælder f.eks. forestillinger om held og uheld, lykke og ulykke, hekse og heksekunster, de døde, ofringer og riter for at sikre rejsen og værne ens egen tilværelse. Her til kom så et specielt sæt maritime overleveringer, som ikke havde berøring med landjorden, især om skibet og dets færden, om søen, dens magter og væsner, om dyr over og under overfladen, om vejre og vind.

Søfarten er international, og i store træk er det derfor de samme forestillinger som går igen og igen i overleveringen. Den følgende oversigt - og mere kan det ikke blive - er derfor ikke bygget på skandinavisk stof alene, men på maritimt fællesgods med tyngdepunktet i europæisk-nordamerikansk overlevering, som er bedst oplyst ved optegnelser. Af praktiske grunde er der kun taget hensyn til sejlskibstiden, selv om det kan noteres, at en del forestillinger blev ved med at leve videre på de mekanisk fremdrevne fartøjer. At rejserne på disse blev mindre afhængige af naturens kræfter og langt sikrere, gjorde selvfølgelig sit til, at mange forestillinger efterhånden svækkedes og tildels - men kun tildels - uddøde.

Skibets bygning og væsen

At skibet altid har været opfattet som et levende væsen, er almindeligt kendt. Det teede sig som et slags menneske, var føjeligt, trofast, men af og til med nykker. I reglen betragtedes det som et kvindeligt væsen, muligvis på grund af dets ynde, når det var under sejl. I flere sprog - dog langt fra alle - siger man "hun" om det. Man tiltaler det med kælenavne som "gamle tøs"! og lignende, og giver det kvindelige navne. Dette sidste skyldes dog vel hyppigst, at mange skibe traditionsmæssigt er opkaldt efter kvindelige familiemedlemmer.

Skipperen og søfolkene førte ofte på vagten samtaler med skibet, klappede og kærtegnede det, opmuntrede og formanede det, og de havde en klar følelse af, at det forstod, hvad der blev sagt til det. Det måtte kort sagt have en sjæl. I store dele af verden forsynes fartøjer stadig med påmalede eller udskårne øjne, "oculi", så det selv kan se at finde vej over søen, og der er ingen tvivl om, at de gallionsfigurer, som mange skibe var udstyret med, ofte personificerede skibet og dets egenskaber: styrke, hurtighed, ynde osv.

Allerede skibets tilkomst kan sammenlignes med et menneskes skabelse. Under bygningen iagttages alle forsigtighedsregler, og selv søsætningen er som en slags fødsel. Skibet løber af stabelen, pyntet med grønt og flag, i katolske lande under medvirken af gejstligheden, som velsigner og indvier det og giver det et navn. I vore dage foregår navngivningen af skibet de fleste steder på verdensvis ved at skibets gudmoder knuser en flaske champagne mod-forstævnen og udråber skibets navn, der indtil da har været hemmeligholdt. Det er ikke stedet her at komme ind på søsætningens spændende udviklingshistorie jorden over.

Skikken at knuse en flaske mod boven er i og for sig ikke gammel, men den foregiver i hvert fald at være en rigtig dåb af skibet. Gudmoderens fremsigelse af en formelagtig lykønskning kan parallelliseres med en dåbsformular, og bilbrevet med en fødsels- eller dåbsattest.

At skibet får et navn, er et tegn på, at det er et individ. Dermed følger også, at de gode egenskaber, der knytter sig til folk eller begreber med disse navne, overdrages skibet. For at sætte det under højere magters beskyttelse har man især i ældre tid benyttet bibelske eller religiøse navne. Navne på dyr kan have været tildelt for at give skibet disses egenskaber, som f.eks. hurtighed, styrke, mod, og abstrakte navne som "Fortuna", "Håbet", osv. kunne udtrykke de ønsker, man havde om skibets fremtidige indsats. Det har tit været regnet for risikabelt at ændre et skibsnavn, f.eks. i forbindelse med salg af det. Et skibs forlis eller ophugning var som dets død, og mange gange vovede man ikke at give et nyt skib det gamles navn, navnlig hvis det var forlist. Til tider anså man det på den anden side for heldigt at lade et nyt skib arve navnet på et skib med gode egenskaber og lykke.

Under udrustningen fulgtes en skik, som forøvrigt stadig lever videre uanfægtet af teknikkens udvikling, nemlig at anbringe en eller flere mønter - helst af sølv - i skibets mastetop eller hyppigst i kølen under masten. Derved sikrede man sig, at der altid var penge ombord, og at skibet fik profitable og dermed heldige rejser. Skikken kan følges tilbage til oldtiden.

For at gøre fartøjet til en hurtig sejler kunne man under bygningen anbringe en stump stjålet tømmer i skroget eller kølen. Meningen var vel den, at ligesom en tyv skynder sig bort for ikke at blive fanget, ville skibet skyde en god fart med sådan et stykke tyvegods i sig.

Selv om man gjorde alt for at sikre skibets gode væsen, var det en kendsgerning, at det ikke altid faldt lige godt ud. Nogle skibe var notorisk heldige, gjorde sikre og fordelagtige farter, undgik ulykker, forliste ikke. Andre var til gengæld ulykkeskibe. Deres rejser var lange og besværlige, og de kom bestandig ud for modvind og alle slags ulykker. Nogle var "manddræbere", dvs. at der skete mange dødsfald ombord under arbejdet. Sådanne skibe fik hurtigt et dårligt ry, og søfolk lod sig ikke frivilligt forhyre på dem. Sank de, hvad der ligesom var deres forudbestemte skæbne, måtte de under ingen omstændigheder hæves og sættes i fart igen, ligesom brugen af deres navn blev undgået.

Skibsnisse og klabautermand

Ligesom enhver gård på landjorden havde sin nisse, havde hvert skib sin værneånd, på dansk kaldet skibsnissen eller Nis Puk, på norsk veslemanden, på svensk skeppsrået, på hollandsk og tysk kaboutermanntje, Klabautermann, for at nævne nogle af de mange navne. Han beskrives som en lille skægget fyr, ofte med rød nissehue, grå trøje og sømandsbukser. I hollandsk overlevering har han i hånden en lille kalfatrehammer, og betegnelsen klabautermand betyder da formentlig også banke- eller hamremanden. Han var skibets gode ånd, som hjalp til med de forskellige skibsarbejder. De mange lyde ombord i træskibene var tydeligt nok vidnesbyrd om hans flid. Til gengæld måtte kokken sørge godt for ham med et fad grød i mærset, og ingen måtte drille ham, for i så fald hævnedes han sig ved at lave alskens skælmsstykker og arrangere småuheld. Så længe han var ombord, var alt vel. Han advarede mandskabet om fare i forvejen, tog roret og gav en hånd med ved manøvreringen af sejlene, når det kneb, og klarede kollisioner og andre truende ulykker. Kun søndagsbørn, sømænd født på en søndag, kunne normalt se ham. Fik nogen anden øje på ham, var det et varsel om skibets forestående undergang; han forlod det ligesom rotterne og overlod det til sin sørgelige skæbne. Han førte skibets lykke med sig.

I tidens løb fortrængte betegnelsen klabautermand det hjemlige ord skibsnissen, og sammen med dette kom en helt anden forestilling ind i billedet, idet han nu skildredes som en benrad med tomme øjenhuler og klædt i kulsort olietøj, sydvest og slubrende søstøvler. Han boede ikke længere ombord, men kom vandrede over søen og entrede skibet. Så man ham stå i den luv rig, bebudede det en drukneulykke eller skibets forlis. Tydeligt nok er der her tale om et uhyggeligt søspøgelse, en druknet sømands genfærd, som ikke har noget med den rare skibsnisse at gøre. Forbindelsen mellem de to skikkelser er alene den, at de begge kunne varsle skibets undergang.

Heldige/uheldige dage

Lige som folk gjorde det på landjorden, måtte sømanden på enhver måde sikre sig selv og sit skib ved at iagttage en lang række forholdsregler af ma-

gisk art. Vigtigt var det at respektere det forhold, at nogle dage i ugen og nogle datoer i måneden var mere uheldige end andre. Allerede når skibet blev søsat, måtte man sikre sig, at det ikke skete en fredag, og da slet ikke på den 13. i måneden. Ejheller måtte afsejlingen finde sted på dårlige dage. De værste dage at begynde en sørejse på var fredag og mandag. Måske med tanken på langfredag som Kristi lidelsesdag var fredagen anset for at være en ulykkesdag, og det er ikke ukendt, at mandag stadig menes at være en dårlig dag at begynde et nyt arbejde på. For religiøse mennesker var det heller ikke godt at stikke til søs på en søndag eller enhver anden helligdag; det ville give en lang og besværlig rejse. Tirsdagen var normalt anset for at være den bedste afrejsedag.

Vigtigt var det også, at man afsejlede i Guds navn og bad de rigtige bønner i forbindelse med afsejlingen, at man holdt den daglige andagt, og at man senere huskede at takke for velbeholden rejse, når man ankom til bestemmelsesstedet. For nok var de allerfleste elementer i sømandens tro hedenske, men han var også en god kristen, beskæftiget i den "kristelige søfart". Overtro og kristendom var tæt sammenvævet på søen som på landjorden, uden at nogen var sig det bevidst eller tog forargelse deraf. Det faldt næppe nogen ind at prøve at trække grænsen mellem ældgamle nedarvede trosforestillinger og den officielle kristendoms lære, og derpå at forkaste det ene og tro udelukkende på det andet. Det var et spørgsmål, som var fuldkomment uaktuelt.

Lykkebringende ting ombord

For at afværge alt ondt for skibet og samtidig sikre det så stor en mængde lykke som muligt forsynede man det med talismaner af forskellig art. Allerede i oldtiden anbragte man gudebilleder, hellige indskrifter og dele af forskellige lykkedyr ombord, og i kristen tid krucifikser og helgenfigurer. Samtidig satte man hestekranier eller dyrehorn i forstævnen for at skræmme det onde bort. Hyppigt fandt man på sejlskibene fuglehoveder eller -fødder anbragt ombord. Vigtigst var dog en hajhale på klyverbomsnokken. Den ville give god fart, idet hajen jo er en dygtig svømmer, og dermed hurtig og lykkelig rejse, og samtidig havde den magisk betydning, idet den lignede et horn, som altid havde magt over det onde. Også andre havdyrs haler, f.eks. delfinens, kunne bruges. På hvalfangerne satte man sæl- eller hvalfinner i stævnen og på skibets sider for at sikre god fart.

En hestesko, som i og for sig ikke har nogen forbindelse med søen, blev ikke så sjældent anbragt ombord, spigret fast til stormasten. Stål har altid haft magt til at værne mod alt ondt, og hesteskoen med sin krumme form har været særdeles populær blandt folk som middel til at gribe lykken og især til at holde lynet borte. Sjældnere var det, at et skib havde en lykkesten som talisman, anbragt i kølsvinet. Hyppigere har det været at have levende dyr som maskotter, f.eks. hunde, katte - helst sorte - aber, haner, en ged. Hvis disse blev dræbt, ville det gå dårligt. Normalt var katte, der henledte tanken på hekse, ellers ikke velsete ombord, men de var nødvendige for at holde rotte- og museplagen nede.

Det må nævnes, at søfolkene også sørgede for at beskytte sig selv med amuletter eller talismaner for at undgå ulykker, sygdom og død. Stadig træffer man folk med guldringe båret i øreflipperne, som ikke blot skulle værne mod uheld og sygdomme, specielt gift, men også mentes at give et skarpt syn. Den der havde været så heldig at blive født i en sejrsskjorte eller med en sejrshue, havde altid denne med sig, da den værnede ham mod at drukne.

Andre amuletter kunne være lykkeskillinger af sølv, kobberringe og -armbånd, ravstumper, sælluffer eller hajtænder.

Det er logisk, at når søfolkene på den måde havde sikret sig selv, sikrede de samtidig deres arbejdsplads skibet mod fordærv.

Jonas'er og uheldige personer ombord

I oldtiden havde man den sikre tro, at de højere magter var fjendtlige over for forbrydere, mordere, ménédere og alle andre urene væsner. Magterne kunne ikke tåle, at sådanne befandt sig ombord på et skib, de skulle tilintetgøres ved at opsluges af søen. Derved ville skibet og de uskyldige kammerater komme i største fare, idet de nemt ville gå til grunde sammen med forbryderen. Det gjaldt derfor for dem at finde ham så hurtigt som muligt og selv smide ham overbord, inden magterne tog affære. Det gamle testamentes beretning om profeten Jonas, der havde været ulydig mod Gud, var flygtet til søs, blev udfundet ved lodtrækning, kastet i søen og opslugt af den store fisk er klassisk, og en Jonas er blevet den almindeligt brugte betegnelse for en



Et skib i havsnød, fremstillet på kalkmaleri fra 1400-årene i Nr. Herlev kirke. Man er fristet til at analysere den dramatiske situation på flg. måde: Havfruen (t.b.) har formodentlig fremkaldt stormen, som laver frygtelig ravage ombord og knækker masten. En af søfolkene er udpeget som Jonas (ulykkesfugl) og smides overbord for at besværge havets magter. Samtidig påkalder søfolkene med bedende bøn deres værnehelgen St. Nikolaj. Heldigvis hører han deres bøn, viser sig i sit skrud (t.v.) og truer med sin løftede hånd mod storm og sø, så den lægger sig. (Kopi på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.)

sådan ulykkesfugl. Tanken lever i bedste velgående endnu. Gik en rejse dårligt, varede det ikke længe, før besætningen troede at vide, hvem den skyldige var. Det ligger i sagens natur, at bestemte personer var særlig udsatte for kammeraternes mistanke, og derfor nemt blev udset som syndebukke: skibsdrengen, der ikke kunne værgе sig, en fremmed sømand, man så med mistillid på, en pukkelrygget eller en skeløjet. Det gjaldt om at få ham uskadeliggjort i en fart, og faren derved afværget, og det kunne bedst ske ved lige så stille at lempe ham overbord. Nogen chance for at bevise sin uskyld havde han næppe.

Fra antikken har vi flere beretninger om, hvordan et skib, der var blevet besudlet ved tilstedeværelsen af en uren, blev rensat. Det skete med præsternes bistand, med processioner ombord og med ofring af dyr. Først når dette var sket, kunne man være sikker på, at de fornærmede højere magter atter var forsonede. Tanken er på ingen måde død endnu. Der findes oplysninger om, at man på visse moderne skibe, som mentes urene, "brændte det onde bort", som det betegnedes på norske skibe, f.eks. ved fakler, krudt eller blæselamper.

Der var andre personer, der ikke var velsete ombord, og hvis tilstedeværelse mentes at være til største risiko for skibet. Det kunne f.eks. være finske søfolk, "finlapper", som havde ry for at være fulde af trolddom og sorte kunster, selv om de ellers var ypperlige søfolk. Også kvinder var ilde-sete ombord. De bragte ulykke med sig. Årsagen til at søfolkene nægtede at sejle, når de var tilstede, var vel en blanding af en sublimeret angst for det kvindelige, som opfattedes som urent, i mandssamfundet ombord, hvor intet normalt seksualliv kunne finde sted, og af frygt for, at kvinderne kunne være i stand til at udøve heksekunster. I hvert fald kom der nemt splid og spektakel, når der var kvindelige væsner tilstede. Heller ikke præster var velsete som passagerer. Deres tilstedeværelse betød modvind og storm. Deres sorte, let uhyggelige embedsdragt og deres forbindelse med død og begravelse kan måske være skyld i mistilliden til dem. Ret beset måtte det, synes man, have været beroligende at have én med ombord, som kunne mer end sit fadervor og i påkommende tilfælde kunne mane fanden, hekse og alt det onde bort, men sådan så man nu ikke på det. At sagførere heller ikke var vellidt ombord, skyldes formodentlig, at søfolkene hadede alle slags "landhajer", især prokuratorer, fra hvem de ikke mente at kunne forvente nogen retfærdighed. Var de så ovenikøbet udstyret med en sort taske og en paraply, som enhver vidste bragte ulykke med sig, forstår man udmærket deres afvisende holdning.

Ja, der var nok af djævelskab og heksekunster, som man var nødt til at tage højde for og vare sig imod ulykkes. Der var en lang række tabuord og -forestillinger ombord, som absolut måtte respekteres af enhver; der var mange forbud, som det var risikofyldt at overtræde, for at man ikke skulle komme i ulykke, og der var en del prøvede ting, som man skulle gøre for at besværgе og berolige søens væsner og også for at skaffe sig god vind og godt vejr. Varsler om drukneulykker, storm og undergang var man også meget lydhøre overfor. Angsten for gengangere og spøgelser sad alle i kroppen. Det var farligt at sejle med et lig i lasten - atter her kommer tanken om det urene frem - og det var derfor vigtigt at få de døde begravet på rette måde, så de ikke gik igen og voldte skibet og dets besætning fortræd.

Spøgelseskibe og dødsejlere

Det er hændt, at skibe, som er sunket, er kommet op til overfladen igen og har sejlet rundt på havene som gådefulde vrage uden mandskab. Alle søfolk vidste at fortælle om sådanne skibe, som beskæftigede deres fantasi kraftigt under samtaler i frivagten eller hjemme i en kreds af landkrabber. Fjerne skibe, set i luftspejling, kan også have bidraget til at styrke opfattelsen om disse fænomener. I hvert fald tvivlede ingen på sådanne uhyggelige og uforklarlige spøgelseskibes eksistens. Man fortalte om dem, at når de dukkede op, tit for fuld fart selv i total vindstille, var det et varsel om forlis og død. Man berettede, at de lokkede skibe til at følge sig, så de løb på grund. Under tiden forsvandt de lige så pludseligt, som de var dukket op, men der er også beretninger om, at skibe har kollideret med dem og er sunket efterpå. Uden tvivl har det her drejet sig om virkelige vrage og ikke luftige skibe uden substans.

Nogle af disse fantomskibe viste sig brændende med flammer, efter sigende fordi de i sin tid var gået op i luer. Nøgterne søfolk henførte dog flammerne til den såkaldte St. Elmsild, ufarlige elektriske udladninger i mastetop og rånokker, som ikke var sjældne i sejlskibstiden, og som forøvrigt toges som et gunstigt varsel for skibet. Man tvivlede ikke på, at disse spøgelseskibe i sin tid var gået til grunde på dramatisk måde, og at deres tilsynskomst ligesom afspejlede deres triste skæbne. Undertiden var der ingen ombord, til andre tider så man søfolkene gøre deres arbejde, tavse og uden at ænse deres omgivelser. Kom man dem på prajehold, så man, at de ingen hoveder havde eller at de var benrade.

I fantasien og i deres fortællinger arbejdede sømændene med disse skibe. Deres planløse, evige sejlads på verdenshavene måtte i mange tilfælde kunne tydes som en straf. Det kunne måske være fordums slave- eller sørøver-skibe, hvorpå der var sket meget ondt; det kunne være skibe, på hvilke mandskabet havde gjort mytteri og havde dræbt deres kaptajn og officerer, eller det kunne være skibe, som Vorherre ville straffe for en eller anden formastelig udåd.

Den sidste tanke ligger specielt til grund for den over hele verden udbredte historie om "den flyvende Hollænder", som kendes i utallige varianter. En brutal og ugudelig hollandsk kaptajn på rejse fra Batavia til Holland i 1600-årene kunne ikke komme rundt om Kap det gode Håb på grund af storm.

Han forbandede Gud derfor og skød med sin pistol på den Helligånd, der viste sig advarende for ham. Til straf skulle han til dommedag krydse rundt i evigt stormvejr. Mandskabet bestod af en samling forvorne slyngler. Undertiden var det dødsdømte, som aldrig sov eller tog føde til sig. De havde ligesom deres kaptajn solgt deres sjæle til fanden. Skibet sejlede op mod vinden og bebudede altid storm, og de, der var så uheldige at få øje på det, skulle visselig dø. Trods dette var der i tidens løb mange, der rapporterede at have set det. Nogle havde endda sendt en kanonkugle gennem skroget, men uden virkning: kuglen gik lige gennem det luftige skib. Kun ved at smide en salmebog eller en bibel mod det kunne man holde sig det fra livet.

Fra oldtiden og senere kender man beretninger om dødssejlere eller -skibe, som transporterer de dødes sjæle over vandet til dødsriget. Man kommer til at tænke på ægyptiske bådmodeller i grave, på færgemanden Charons båd i den græske overlevering og på det nordiske skib Nagelfar, bygget af de dødes negle. Fra senere tid fortælles om en dødssejler, bygget af djævelen

selv. Når den viste sig med sine sorte sejl, var den på vej for at hente sjælen af et menneske, der havde forskrevet sig til ham. Man kunne skræmme dette skib bort ved larm, f.eks. når man slog på pletter og pander. Det kunne fanden ikke li'.

Eventyrskibe

Fra græsk mytologisk overlevering kender vi beretningen om Jasons fantastiske skib "Argo", som han tømrede med gudinden Athenes hjælp, og hvorpå han hentede det gyldne skind. I nordisk mytologi hører vi om guden Frejs fortræffelige skib "Skibbladnir", som de kunstsnilde dværge havde bygget; det havde altid gunstig vind, og det kunne foldes sammen, så det kunne ligge i en pung.

Med disse skibe er vi kommet over i eventyrets verden. Forøvrigt er det påfaldende, hvor få maritime eventyr, der eksisterer. Vigtigst er den til gengæld meget udbredte eventyrtype "Skibet til lands og til vands" (Antti Aarne & Stith Thompson, type 513 B) om det fantastiske skib, som med helten og hans utrolige hjælpere Stengnaver, Tapslikker, Skarpøje m.fl. sejler lige så godt over landjorden som over søen, hen for at befri prinsessen. Hertil slutter sig også sagnagtige beretninger om skibe, som kan flyve i luften mellem skyerne. Netop skyernes former og belysning har vel givet anledning til beretningernes opståen, men for at bevise deres eksistens fortælles, at skibene har kastet deres anker ud, og dette har haget sig fast i en kirkeportal eller en gravsten. Folkene på land har kappet ankertovet og reddet ankret, som endnu kan ses i pågældende kirke som bevis for sandheden.

Vidt udbredt og meget afholdt har også skrønen "Det store skib" været (Antti Aarne & Stith Thompson, type 1960 H). Den fortæller om kæmpeskibet "Den store Mangfoldighed" (i andre sprog har det andre navne), som det tog mange år at bygge og rigge til, og som var så stort, at kaptajn og styrmænd måtte ride til hest på dækket i dagevis for at komme rundt. Når en ungmand gik til vejrs, kom han først mange år efter ned som skægget olding. I blokkene var der indrettet kroer, som man kunne hvile ud i, og i mærsen var bondegårde med græssende køer. Kokkens suppegryde var så stor, at man måtte ro rundt i den i båd for at finde en ko, der drattede ned i den fra mærsen. Da skibet sejlede ned gennem Kattegat, hvor der ikke var dybt nok, måtte de kaste en del af ballasten, som blev til Læsø og Anholt, og for at komme gennem Øresund måtte de smøre skibssiderne med grøn sæbe, og så kneb det endda. Fortællingen blev udvidet med en række mer eller mindre utrolige detaljer, som det sikkert har moret de fortællende søfolk at hitte på for at imponere en måbende kreds af landkrabber. Ingen har dog påstået at beretningen var sand.

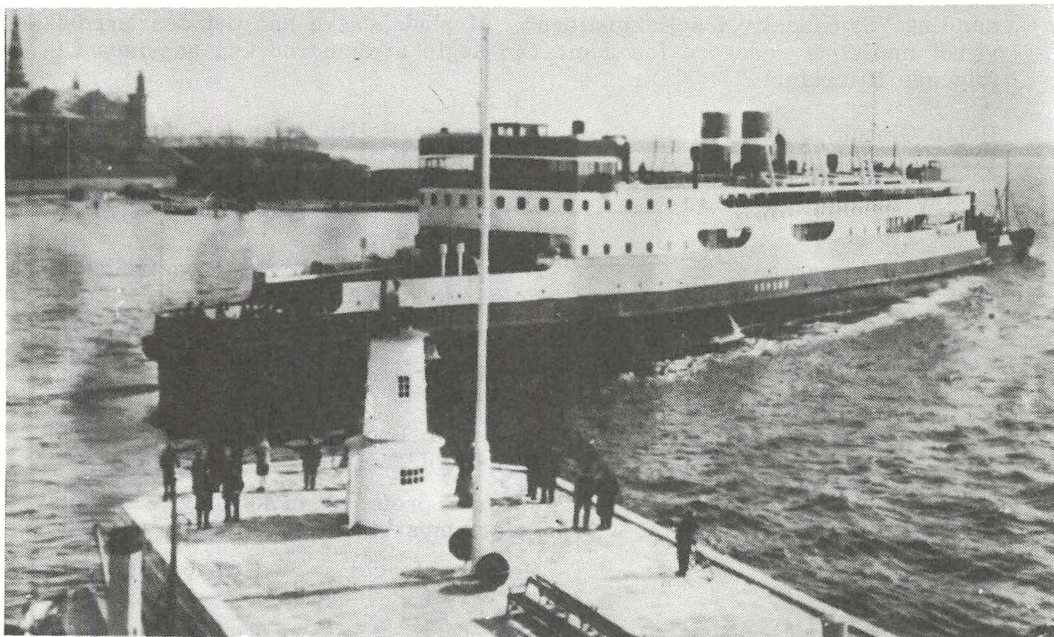
I nogle af varianterne er det store skib blevet til ikke bare et slags dødeskib, men til et regulært sømandens paradys, til hvilket sømændene blev transporteret ud efter døden. Her kunne de nyde alle de glæder, de var snydt for i levende live; de fik den dejligste kost, kunne drikke al den sprut de havde lyst til, kunne gantes med pigerne, slange sig, sove af hjertens lyst uden at blive udpurret, mens deres gamle plageånder, der også var havnet der, gjorde det nødvendige skibsarbejde: skipperne rebede sejl, styrmændene skrubbete dæk og rederne var messedrenge, som vartede dem op. Det er en selvfølge, at officererne måtte nøjes med de mugne beskøjter og det halvfordærvede salte kød, som søfolkene hadede af et godt hjerte, og drak det slimede rådne drikkevand.

På den måde trøstede sømanden sig i den hårde hverdag og drømte sig til en retfærdig verdensorden af materielt tilsnit efter jordelivets slut.

Fremstillingen er opbygget på et betydeligt antal kildesteder i forfatterens samling "Sømandsliv i sejlskibstiden". Af pladshensyn har det desværre ikke været muligt at redegøre for dem. Om nogle af emnerne kan henvises til følgende litteratur:

- | | |
|--------------------------------------|---|
| Helge Gerndt
1966 | Fliegender Holländer und Klabautermann
(diss., Kiel) |
| Gustav Henningsen
1963 | Det store skib og den store gård,
Folkeminder, 9. hft. |
| Henning Henningsen
1958 | Skikke ved søsætning og navngivning af skibe.
Folkeminder, 3. hft. |
| samme
1963/64 | Gammel overtro om skibsbygning og søfart,
HSM-bladet, Helsingør værft, okt. 63, jan.
og april 64. |
| samme
1965 | Coins for Luck under the Mast, Mariner's
Mirror 51, 205 ff. |
| samme
1966 | Jonas - profet og ulykkesfugl, Handels- og
Søfartsmuseets årbog, 105 ff. |
| Svale Solheim
1940 | Nemningsfordomar ved fiske (disp., Oslo). |
| Antti Aarne & Stith Thompson
1928 | The Types of the Folk-Tale (F F C 74)
Helsinki. |
| Dietrich Wachsmuth
1967 | Pompimos o daimon. Untersuchung zu den
antiken Sakralhandlungen bei Seereisen.
(diss., Berlin). |
| Lily Weiser-Aall
1957 | Menn med øreringer i Norge (Oslo) |

Bevaring af M/F Korsør



Storebæltsoverfarten og dens skibes besætninger har gennem århundreder præget byen Korsør og dens erhvervsliv. Først i de sidste årtier er der vokset en industri op, som kan siges at have en jævnbyrdig størrelse med færgesoverfarten.

Da talen om en fast forbindelse over Storebælt i de sidste par år synes at bevæge sig ind i realiteternes verden, begyndte der i maritimtinteresserede kredse i byen at røre sig ønsker om at sætte overfarten et varigt minde i form af et museumsskib. At broplanerne nu er udskudt til en uvis fremtid har imidlertid ikke ændret holdningen til et museumsskib, og hvad der var mere nærliggende end at prøve på at få den første dieselmotorfærge M/F "Korsør" bevaret og benyttet som ramme om museet, når færgen udgår af overfarten i 1981.

Det helt rigtige ville have været en af de gamle hjulfærger, den sidste blev ud rangeret i 1935, men på dette tidspunkt havde man absolut ingen fornemmelse for, hvilken kulturværdi, man her gik glip af.

For at denne historie ikke skulle gentage sig, blev en arbejdsgruppe organiseret under Korsørs kulturelle samråds vinger. Denne gruppe har analyseret de forskellige problemer som der er med bevaringen af M/F "Korsør". Dette gælder især det økonomiske område, hvor statens museumsnavn har udtalt, at hverken statsbanerne eller jernbanemuseet i Odense vil kunne afse midler til at vedligeholde færgen, som museumsskib.

Ved en stiftende generalforsamling den 31/5-79 vedtoges det at oprette en forening til motorfærgen "Korsør"s bevarelse. Foreningen skal med henblik herpå gennem et oplysningsarbejde udbrede interessen for færgen, indsamle og behandle forslag til færgens anvendelse til kulturelle turistmæssige og erhvervsorienterede formål, herunder etablering af et museum for storebæltsoverfarten.

Medlemskontingentet er fastsat til 35,- kr. årligt for enkeltpersoner, endvidere tegnes der støttemedlemmer som erhvervsvirksomheder og lignende.

Motorfærgen "Korsør" er bygget i 1926 på Helsingør skibsværft og var den første dieseldrevne færge som D.S.B. fik i sin færgeflåde. Færgens længde er 97 meter, største bredde 17,7 meter og dybgang 4,27 meter. Maskinanlægget er blevet fornyet i 1967 og er således ikke det originale maskineri, der efter 40 års trofast tjeneste måtte betegnes som udslidt.

Efterskrift

Under vort redaktionelle arbejde med nærværende temanummer fandt vi, at der syntes at være behov for endnu et maritimt temanummer med hovedvægten på det sociale aspekt omkring skibet. Vi nævnte dette over for Nord Nyttts faste redaktion og stillede os igen til rådighed som gæsteredaktører af et sådant temanummer, hvilket Nord Nyttts redaktion velvilligt accepterede.

Det planlagte nummer vil omhandle det maritime samfund til vands som til lands: spændende fra skibet som totalinstitution til andre maritime lokalsamfund såsom havne og værfter, eller beskrevet ved de sociale relationer på mikro- eller makroplan.

Vi vil derfor opfordre forfattere i hele Skandinavien til at bidrage med artikler indlæg og gerne diskussionsoplæg, der kan belyse disse aspekter. På linie med Nord Nyttts redaktion vil vi gerne anspore til også at komme med indlæg, der tager sigte på en debat, samt indlæg, der også omhandler metodiske problemer inden for videnskabsgrenene: etnologi, og folkløse, historie samt undervandsarkæologi.

Ligeledes vil vi bede forfattere og forlag om at fremsende maritim litteratur til anmeldelse af nordiske fagfæller.

Da temanummeret forventes udsendt om et år, vil vi venligst henstille til forfattere om at fremsende tilsagn om artikel, indlæg osv. inden 1.oktober 1979, til:
Nord Nyttts redaktion
c/o Nationalmuseet
Ørholm Stationsvej 5
DK- 2800 Lyngby.

Anmeldelser

Splitvedjantor och andra arbeterskor vid de norrländska lastageplatserna.

af Anders Björklund

Stockholm 1977, 123 s., ill., ISBN 91-38-03293-7

anm. af Brit Berggreen

Den ungarske etnologen Tamás Hofer har en underholdende og tankevekkende artikkel i *Current Anthropology* (4, 1968:311-315) der han blant annet drøfter de ulike måtene å publisere på innen amerikansk og europeisk etnologi/antropologi: Amerikanske forskere plasserer glitrende hypoteser og teorier på toppen, mens det empiriske materialet er under vanskorpen, for å følge hans isberg-analogi. Europeisk tradisjon derimot tilsier en tittel som spiller direkte på det empiriske materialet, og teorien skjules i studiene.

Björklunds bok føyer seg inn i den europeiske tradisjonen med tittel som beskjedent peker på det empiriske materialet, og boken presenteres under den upretensiøse betegnelsen "rapport".

Forfatteren gir en, i hovedsak deskriptiv, fremstilling av en kvinnegruppe som ikke etterlot seg mange spor "trots at de säkert kunne räknas i tusental". Det gjelder de kvinnelige stueriarbeiderne i Østersjøens trelasthavner. Kvinnene var et iøynefallende innslag i havnebildet fra midten av 1800-tallet da trelasteksporten tok seg opp under skogindustriens ekspansjon. "Kjeppekinatraden" ble dette kalt av norske sjøfolk som med glede snakker om de norrländske sommernettene og de fine jentene de møtte i lastegjengene der.

Men det var ikke bare sjøfolk som la merke til kvinnene. De kom i offentlighetens lys gjennom blant annet religiøs presses diskusjon om deres sedelighet. En representant for organisasjonen Vita Bandet, Hilda Sjögren, foretok en undersøkelse av forholdene der hun også deltok i stueriarbeid i to dager under fingert navn. Vita Bandets rapport forelå i 1906, og vi kan i dag trygt karakterisere møtet mellom organisasjonens representanter og undersøkelsesobjektet som en kulturkollisjon. "Undersökningens resultat blev", skriver Björklund, "en bedövande salve riktad mot det kvinnliga stueriarbetet".

Den kjente politiker og kvinnesaksforkjemper Kjerstin Hesselgren foretok som inspektør i Yrkesfarekomiteen en undersøkelse blant de kvinnelige stueriarbeiderne i 1913. I motsetning til Vita Bandets representant som hevdet kvinnesesedelighet på grunnlag av det hun hørte om "lettferdighet", rå munnbruk og drikkfeldighet, gikk Hesselgren inn for å la kvinnene selv komme til orde. Hun kunne konkludere med, at det ikke sto verre til hos de kvinnelige stueriarbeiderne enn blant andre yrkeskvinner, som hun kunne sammenligne med.

Den stigmatiseringen av yrket som alla ryktene om usedelighet førte til, fikk mange til å trekke seg ut. En annen vanskelighet var at kvinnene måtte stå utenfor mennenes fagforeninger. Da de fikk egne fagforeninger og kom lønnsmessig på linje med mennene, konkurrerte de seg selv ut. Da bortfalt det fortrinnet de hadde som billigere arbeidskraft.

Anders Björklund gir med sin bok et vesentlig bidrag til å synliggjøre kvinner i arbeidslivet, og spesifiserer deres antall, arbeidsinnsats og fortje-

neste. Når det gjelder bokens preten- sjon er det tatt forbehold. Det er alli- kevel et så rikt materiale som legges frem her at det føles som et savn at det ikke er blitt underkastet en langt mer dyptpløyende behandling. Det ville være fint om Björklund arbeidet videre med materialet ut fra mer omfattende teoretiske overbygninger. Materialet gir tilknytning til både aktuelle metode- diskusjoner og generell kvinneforskning. Det er synd om disse mulighetene ikke skal bli nyttet.



Lundebusar och bondesjäare Ur sjøfartens och stuveriets historia i Ådalen.

af Anders Björklund

Stockholm 1978, 252 s., ill., ISBN 91-38-04403-x

anm. af Asbjørn Tyssen

Svenske forskarar har ein tendens til å nytta ein hovudtittel og ein undertittel på bøkene sine. Hovudtittelen skal vera fengande, medan undertittelen skal forklara hva boka eigentleg handlar om. Dette har også Anders Björklund nytta seg av i rapport nr. 9 i Sjøhistoriska museets rapportserie, Lundebusar och bondesjäare. Var det ikkje for at un- dertittelen sa at dette omhandla sjø- farten og stuveriet si historie i Ådalen vil eg tru at svært få ville verta klok av sjølve tittelen.

I boka si tek Björklund oss med til Härnösandsdistriktet i Västernorrland i tidsrommet 1870 og fram til våre da- gar. Skogbruket har gjennom lang tid vore viktig i dette distriktet, men først ved den betra teknologien på slut- ten av 1800-talet både når det gjeld produksjon og transport, kan ein seia at skog og sagbruk får konsekvenser for store deler av folket i området.

Båtane som kom for å henta tømmer og material vart etter kvart større og

større etter som dampmaskina tok over. Av denne grunn trongs det mykje folk for å få båtane lasta, og det voks etter kvart fram eit reint proletariat som levde av dette arbeidet. Etter kvart innsåg dei at dei trong å organisera seg for å få levelege arbeidsvilkår. I boka fylgjer me dei både i siger og nederlag i denne fyrste vanskelege pe- rioden for den unge arbeiderklassen.

Laste og stuvearbeidet vart også ei viktig inntektskjelde for bøndene. Hei- me dreiv kjerring og ungar garden, medan mannen dreiv som sjauar. Bøn- dene var lettare å få til å jobba for li- ta betaling, og jobba gjerne lange da- gar. Dette førte uunngåeleg til konflik- tar med dei som livnæra seg kun ved dette arbeidet. Bøndene arbeidde ofte som streikebrytarar og var svært lite villige til å organisera seg.

Tilhøvet mellom desse to gruppene er det så at boka i hovudsak tek opp. Men i tillegg til dette får ein ei vidare innføring i sjølve miljøet omkring des- se sagbruksbygdene som voks opp, kva arbeidet gjekk ut på, og ein lærer å kjenna ein del av dei typane som dreiv med dette arbeidet.

For at det heile skal sjåast i ein litt større samanheng er dei to fyrste kapitla i boka vigd utviklinga av indu- strien og sjøfarten i dette området.

Boka er levande og godt skrive med mange sitat frå intervju og samtids- kjelder.

Til slutt vil eg nevna det stora bi- letmarerialet som er prenta i boka. Det gjev ofte eit betre inntrykk av tida og forholda enn ein kan skriva med ord

Skutor och Sjöfolk Om Branteviks segelsjøfart.

Af Ivar Brange, John E. Persson og Gösta Bringmark.

Stockholm 1978, 2. omarbejdede oplag (første oplag kom 1975), 348 s., ill., ISBN 91-38-04236-3

Fiskerlejet Brantevik som ligger nogle kilometer syd for Simrishamn i østre Skåne har en for svenske forhold enestående søfartshistorie. Fra midten af det 19. århundrede oplevede det lille samfund en kolossal blomstring i fragtfart med sejlskibe. Kulminationen skete ved sekelskiftet, hvor Branteviks handelsflåde bestod af 6 barker, 6 brigger, 14 skonnertske, 59 skonnerter, 10 galeaser samt 12 jagter og slupper.

De tre forfattere er hver på sin måde knyttet til Brantevik. Ivar Brange har den klassiske sømandsuddannelse, fra kok til søkaptajn, senere kronet med rederivirksomhed og formandspost i den lokale skibsassuranceforening. John E. Persson er født i fisker- og skippermiljø og har sit fødesteds søfartshistorie som hobby. Bogens sidste 120 sider indeholder et grundigt skibsregister, som er John E. Perssons værk. Den tredje forfatter Gösta Bringmark er i følge forlagets reklamejournalist som i mange år har haft nær tilknytning til Brantevik.

Brantevik nævnes ved navn for første gang i 1720 og på et kort fra begyndelsen af 1800-årene ser man 15-20 huse i en række langs kysten. Fiskeriet var her hovednæringen og blev som på så mange andre steder grundlaget for fragtfart med sejlskibe. Den første skipper omtales 1938 og efter denne tid begynder man mere alment at skaffe sig små jagter, som med tiden skiftes ud med større skibstyper.

Mange vigtige faktorer ser ud til at have faldet sammen for at søfarten skulle udvikle sig så kraftigt. Brantevik havde dygtige og driftige søfolk og i løbet af forrige århundredes slutning fandtes der gode muligheder for at skaffe sig billigt, brugt sejlskibstonnage. Dampskibenes sejrsgang også på oceantraderne gjorde det muligt at skaffe selv meget store skibe til Brantevik, hvor der uden tvivl var mange som satsede på sejlskibene.

Konjunkturerne for den mindre søfart var stigende og i Brantevik fandtes der folk, som satsede sine opsparede penge i partsrederier med håbet om at få bedst mulig rente. En økonom ville sikkert kunne opstille følgende formel som grundlag for fremgangen: Dygtige fagfolk (redere og kaptajner) + Billig arbejdskraft (besætninger) + Billige maskiner (skibe) + Risikovillig kapital (partredere) + Gode transportkonjunkturer.

Frem til 1910 var det tyve gode år, men efter 1910 gik det langsomt tilbage. Efter første verdenskrig fik de større sejlskibsredere besværligheder. Ved denne tid var to generationer søkaptajner blevet gamle og sønnerne havde fået råd til at vælge andre erhverv. Mange af dem overgik til dampskibe. Tiden efter 1925 viser en stadig tilbagegang og i løbet af 1930'erne blev de fleste sejlskibe nedriggede i forbindelse med motoriseringen. Branteviks storhedstid var tilendebragt, men først i 1956 opførte assuranceforeningen Håbet og i 1959 solgtes de sidste 4 skibe.

Fragtfarten med sejlskibe hjemmehørende i mindre svenske fiskehavne og kystsamfund oplevede en højkonjunktur samtidig med Brantevik, ikke mindst nærliggende havne som Simrishamn, Kivik og Skillinge havde mange skibe, men hvad man først og fremmest kan spørge sig er, hvorfor netop Brantevik opnår en opblomstring af sådanne dimensioner? Et følgespørgsmål er derfor også hvorfor rederierne i Brantevik, da det gik bedst, ikke forstod at sadle om i tide til dampskibe? Disse spørgsmål giver bogen ikke svar på. En antagelse kan være dels at indbyggerne i Brantevik i højere grad end på andre steder helhjertet satsede kapital i skibene, og at denne kapital var så spredt, at man ikke formåede at koncentrere sig til kraftige nyinvesteringer, da tidspunktet var modent herfor.

Hvad man savner i bogen er en beskrivelse af fiskerlejet Brantevik, dets udvikling i økonomisk og social henseende parallelt med søfartens udvikling.

Den som ikke er hjemmehørende i Brantevik ville have haft stor nytte af et kort, som viser Branteviks udstrækning og udvikling.

Som helhed er bogen en gedigen faktasamling først og fremmest om skibene og deres kaptajner, som jo oftest er de eneste som har efterladt skriftlige vidnesbyrd. Forfatterne har haft et omfangsrigt arkivmateriale i Assuranceforeningen Håbet, som også har haft sit eget hus i Brantevik, hvor man har haft mulighed for at samle det meste. Foreningens bestyrelse var tidligt historisk bevidst. Man konstaterer for eksempel at bestyrelsen allerede år 1937 besluttede at samle og katalogisere skibsportrætter!

Set i et større perspektiv, kan bogen indordnes i den lokalhistoriske afdeling for skibslitteratur, som bygger på et mageløst faktomateriale. Skal man se den med et aktuelt kvindekritisk blik er den skrevet af mænd for mænd om mænd.

For den maritimetnologisk interesserede er bogen af stor værdi som grundmateriale og den kunne sikkert ikke være skrevet med større indlevelse end hvad de tre branteviksforfattere har gjort. Man kan bare håbe, at flere vil få inspiration heraf og give sig i kast med lignende opgaver om andre kystsamfund.

Ett fartyg byggt med syteknik En studie i marinarkeologisk dokumentation.

af Carl Olof Cederlund

Statens Sjöhistoriska Museum, rapport 7, Stockholm 1978, 80 s. & 27 plancher. English summary. 30 sv.kr. ISBN 91-38-72096-5

anm. af Ole Crumlin-Pedersen

I 1896 indleveredes til Statens Historiska Museum i Stockholm fire løshuggede dele af et fartøjsvrag, der var fundet ved byggearbejder i Skepparga-

tan i det centrale Stockholm. Materialet lå upåagtet på magasinet, indtil arkeologiska institutionen ved Stockholms Universitet i samarbejde med Statens Sjöhistoriska Museum i 1975 gennemførte et marinarkæologisk kursus, hvor deltagerne bl.a. skulle arbejde med dokumentation af fartøjsfund. Så blev de gamle vragele fundet frem, støvet af og overladt til de studerende, der i mindre grupper arbejdede med dokumentation ved projektionstegning, fuldskaladokumentation, udfoldning af bordplanker, fotografering, beskrivelse og indsamling af komparativt materiale fra forhistorisk og historisk tid.

I denne rapport sammenfatter kurssets leder, 1. ste intendent Carl Olof Cederlund, resultaterne af de mange anstrengelser for at dokumentere dette fund. Umiddelbart kan resultatet synes magert, for undersøgelsen har ikke kunnet give noget fyldestgørende billede af fartøjets alder, størrelse og form, men man skal ikke lade sig narre heraf. Rapporten er nemlig først og fremmest tænkt som vejledning for andre, der står overfor en tilsvarende opgave. Det sker hyppigt, at løsrevne dele af fartøjer findes tilfældigt ved uddybningsarbejder eller i forbindelse med arkæologiske bygravninger som vrag eller som genanvendt træmaterialer. Og netop stillet overfor dette materiale er det nyttigt for arkæologer, der normalt ikke beskæftiger sig med skibe, at se de mange aspekter, der kan belyses ved en sådan systematisk undersøgelse af de løsrevne dele. I dette tilfælde viser skibsdelene, at der ved Østersøen har eksisteret en helt særegen baltisk og russisk skibsbygnings-tradition, og rapporten giver gennem etnologiske og historiske kilder en række paralleller til materialet fra det gamle Stockholmsfund.

I rapporten gennemgås alle faser i dokumentationsarbejdet omhyggeligt med klare og gode illustrationer, og den kan varmt anbefales for enhver, der vil vide noget om vilkårene og fremgangsmåderne for arbejdet med at ud-

nytte vort rige skibsfundsmateriale som kilde til studiet af den materielle kultur.

Wasa, kungens skepp.

af Bengt Ohrelius og Lars Åke Kvarning

Liber Förlag, Stockholm 1978, 183 s. ill, ISBN 91-38-03908-7, 75 sv. kr.

anm. af Bredo Munthe af Morgenstjerne

"Katastrofen, som ramte landets orlogsflåde 1628, er for os blevet en vej lige ind i en ellers ukendt verden". Således skriver første intendentene Bengt Ohrelius og Lars Åke Kvarning ved Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm i bogen Wasa, kungens skepp som udkom ved udgangen af 1978.

Disse ord turde ikke være overdrevne, når talen er om regalskibet Wasa, der en stille augusteftermiddag i 1628 for øjnene af tusinder Stockholmere kæntrade på sin jomfrurejse nogle få hundrede meter fra kajen ned for selveste گل. Majestæts slot.

Skridt for skridt beretter forfatterne den spændende historie om Wasa's politiske baggrund, om forliset, om amatørarkæologen Anders Franzens forskning og årelange søgen efter vraket, der endelig i 1956 blev stedfæstet, og så den lange og sejge kamp for at fravriste det sorte dyb sit bytte. Ufortrøden vilje og initiativ, saglig kunen og fremragende teknik skulle der nu til - det var der - og i april 1961 genså Wasa atter den lille Bechholmen ud for hvilken hun 333 år tidligere havde endt sin rekordagtigt korte sejlads.

Næsten som var det en reportagefilm, ruller forfatternes beretninger om udgravningsarbejder og sælsomme fund, om enorme konserveringsproblemer og om fremtidsvisioner for dette maritimhistoriske museumsstykke i ordets aller egentligste forstand. Med udpluk af de ca. 25.000 løsfund som bag-

grund føres læseren om bag en verden af brugsgenstande og lige ind i datidens liv om bord, hvor dagligdagen var regeren med våde sejl, ussel kost, "herreøl" til officerer, "fogedøl" til skipper og "skibsøl" til de gemene, kanoner og kugler - og vestindisk 33% rom som 333 år gammel endog havde bevaret en hæderlig aroma.

Wasa-fundet omfatter ca. 12.000 løse skibsdele og ikke mindre end 700 skulpturer, der nu udgør en af verdens største samlinger af profant træarbejde fra denne periode.

Som verdens ældste daterede og navngivne skib er Wasa - lastet med dagligdagens nødvendigheder fra tekstiler, fødevarer og pengepung til våben og skibsudrustning - og stort set ikke rørt af menneskehånd i 3 1/3 sekel - en fartøjshistorisk dokumentation, hvis værdi rækker langt ud over Sveriges grænser. Eftertiden må prise sig lykkelig, at skibet fik en sådan skæbne at den for os og dem, der kommer efter os, har kunnet blive vejen "lige ind i en ellers ukendt verden" - et historisk monument med sin sjæl i behold og forhåbentlig i sin fremtid forskånet for papkanoner eller anden forloren pynt.

Der foreligger til dato ikke mindre end 108 Wasa- publikationer på mange sprog, - videnskabelige og populære. En del af disse har anmelderen pløjet igennem og kan derfor roligt sige, at forfatternes virkefelter som formidlings eksperter inden for den store Wasainstitution præger denne klart orienterende og let læselige publikation med dens fremragende billedstof. Læseren ønskes et par gode og nyttige timer.



Maritime minder fra Svendborgsund

af F. Holm-Petersen

København 1978, Høst & søn

anm. af Benny Christensen

De senere års maritime publikationer har i høj grad været koncentreret omkring skibe og både. I billeder og tekst er især den senere sejlskibsperiode blevet beskrevet, og den foreliggende bog knytter sig til denne række. Fra arkiverne i Søfartssamlingerne i Troense er udtaget fotografier, som tilsammen beskriver et stykke lokalt søfartshistorie: skibe fra eller omkring Svendborg i perioden 1880-1920. Der er tale om et meget fint billedmateriale, som udover selve fartøjerne også illustrerer lokale værfter, havneforhold, livet ombord m.m. Billedernes detailrigdom og atmosfære inviterer til en grundig og fornøjelig gennemgang, som også hjælpes på vej af et fint lay-out og udstyr i øvrigt.

Som i andre publikationer af denne type står tekstdelen svagere. Hovedparten af teksten er direkte knyttet til det enkelte fotografi og indeholder især identificerende oplysninger.

Derved rejser der egentlig flere spørgsmål end der besvares. Hvad lå bag nybygninger, køb og salg? Hvordan foregik finansieringen, f.eks. i partsrederierne?

Kun i afsnittet om de 4-mastede skonnerter sættes skibene ind i en konjunktur- og fragtmæssig sammenhæng, og det giver læseren bedre mulighed for at få perspektiv i stoffet. Men som helhed er bogen en god og inspirerende udgivelse, som giver indtryk af bredden og kvaliteten af den store billedsamling i Troense.

Håndbog i praktisk sømandskab

af Jens Kusk Jensen

Høst og søns Forlag, København 1978. Fotografisk genoptryk af fjerde udvidede og omarbejdede udgave. 405 s., ill., ISBN 87-14-27884-7. 195 Dkr.

anm. af Ole Louis Frantzen

Denne lærebog i sømandsskab har i årtier været sømandens bibel. Bogen udkom første gang i 1901. Det skete efter 11 års arbejde og mange besværligheder, idet forfatteren fire gange mistede sit manuskript ved skibbrud. Bogen blev en succes, og snart fulgte nye udgaver. Den sidste udkom i 1924. Med sin gode tekst og sine mange illustrationer gav bogen svar på alle spørgsmål vedrørende sejlskibe: om rigning, sejl, ankre, manøvrering, stuvning af last, havari, stillinger og skikke ombord, de gamle kommandoer og endog på flere sprog en vejledning i sejlmagerarbejde.

Efter afslutningen af 2. verdenskrig stod det klart for selv gamle søulke, at den unge sømand måtte lære andet end at splejse knob og rebe sejl, hvorfor der blev udarbejdet en helt ny udgave af Kusk Jensens bog, der ganske vist blev taget som forbillede, men stoffet blev nu stærkt forøget og ajourført, hvorved omtale af stålskibe, dieselmotorer og anden mekanik fik en central placering i værket. Den fik navnet Lærebog i praktisk Sømandsskab, og den seneste udgave fra 1964 er i dag udsolgt.

Den moderne udvikling fortsatte, og fra 1969 undervistes på søfartsskolerne ikke længere i den teori, der knytter sig til sejlskibene. Stoffet var nu gledet ud af undervisningsvæsenets egen lærebog, Søfartens ABC. Imidlertid voksede på samme tid i andre kredse interessen for sejlskibe og sejlskibenes epoke - bl.a. sejlsport blev en interesse for tusinder - og

herved er der igen opstået et behov for et værk som Håndbog i praktisk Sømandsskab. De mange maritimt interesserede kan derfor glæde sig over, at Foreningen til Søfartens Fremme og Høst og søns Forlag sidste år tog initiativet til at genudgive Jens Kusk Jensens værk, hvis praktiske værdi oven i købet er blevet forøget, idet den nye udgave er blevet forsynet med et stikordsregister.

Færøske sluppfiskere Etnologisk undersøgelse af en erhvervsgruppes liv.

af Jóan Pauli Joensen
Skrifter från Folklivsarkivet i Lund nr. 17. CWK
Gleerup, Lund 1975. 254 s., ill., ISBN 91-40-
04011-0.

anm. af Brynjulf Alver

Denne boka, som er trykt på dansk, med engelsk og færøyske samandrag, er Joan Pauli Joensens doktoravhandling frå Lunds Universitet. Den handlar om færøyske fiskarar, som fiska ved Island i tida 1900-39 med seglskip. Hovudmengda av materiale er samla inn i 1971-74 slik at det i beste fall berre er 32 års minne som ligg bak. Dette fører sjølv- sagt til kjeldekritiske problem. Forfatteren karakteriserer seg sjølv som landkrabbe, men så lenge han ikkje sjølv er gammal nok til å kunne ha gjort "deltakande observasjon" ombord i sluppetida, kan dette knappast ha hatt negative verknader.

Boka er delt i fire delar. Den første handlar om bakgrunnen for sluppfisket, og her drøftar Joensen dei historiske, samfunnsmessige, og økologiske tilhøva som har vore avgjerande, hyring av mannskap og korleis det var samansett, og dessutan sjøve skipet, sluppen, kvar den kom ifrå og korleis den var rigga og innreidd fram gjennom desse 40 åra. Den andre delentek for seg livet ombord korleis arbeidet vart organisert med vaktordningar, plikter ombord og segling.

Særlig grundig gjennomgår forfatteren fisket: reiskapen, fiskemåten og stell av fangsten. Men også andre tilhøve som var viktig for mannskapet vert drøfta: fritid og rekreasjon, hygiene og mat og drikke. Den tredje delen tek for seg den supranormale kommunikasjonen ombord, dvs. førestellingar og ritar knytte til segling og fiske, tabu og magi, fiske- lykke, varslar, draumar, segner og memorat. Siste delen går om den sosiale strukturen ombord, med særleg vekt på roller og status, og Joensen søkjer å syna korleis den einskilde vert enkulturert inn i normar, vurderingar og for- ventingar i systemet.

Boka er både interessant og lærerik lesing. Den er godt strukturert og har plansjar og illustrasjonar som tener til å gjera materialet klårare. Litteraturlista fortel likevel at forfatteren ikkje har funne fram til alle dei beste hjelpe- midla han kunne nytta. Det må ha gjort arbeidet tyngre.

Berre to små innvendingar: 1: Boka er skriven i kongeleg fleirtal, ein skrift- leg uvane som rettleiarane hans skulle ha plukka av han. 2: Det er uråd for meg å skjønna at Joensen har skrive boka på dansk og ikkje på færøysk. All den tid den er "Tilegnet den færøyske fisker" burde dette etter mitt syn ha vore sjølv- sagt. Så fekk han heller utvi- da det engelske samandraget til nokre fleire sider for dei som ikkje kunne kryssa denne vesle språkbarriæren.

Vinden er vor - I Under sejl påny.

af Kaj Lund
Borgen 1978, d.kr. 96, 160 s., ill.,
ISBN 87-418-4851-9

anm. af Birger Thomsen

Vinden er vor - under denne titel gemmer sig et værk om ældre sejlskibe, som må vække interesse i vide kredse. Der har gennem adskillige år foregået restau-

rering af gamle fartøjer, idet man - næsten før det var for sent - har fået øjnene op for disse fartøjers kulturelle værdi. Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium slog dette fast i en udstilling "Under Sejl Påny" i 1971. Dannelsen af "Træskibsejernes Sammenslutning" var et skridt i samme retning, og endelig åbner Nyhavns indretning som havn for veteran-skibe nye perspektiver for denne bevarelse.

"Vinden er vor" præsenterer nogle af de mange initiativer, som naturligvis også inkluderer helt private mennesker, som på egen hånd er gået igang med at restaurere et ældre fartøj. Bortset fra et enkelt fartøj, Anna Møller, er det karakteristisk, at restaureringen ikke er fuldstændigt gennemført, idet fartøjerne i langt de fleste tilfælde er overgået til anden brug, nogle som lystfartøjer, andre lejrskoleskibe og atter andre benyttes i passagerfart.

"Vinden er vor" fremtræder dels som en redegørelse for hvad der allerede er opnået med hensyn til restaurering af gamle sejl-skibe, men den kan også være en inspiration for nye opgaver og en vejledning i hvordan arbejdet kan gribes an.

I værket er udvalgt 43 eksempler af de ialt over 300 restaureringsprojekter som pt. sejler i danske farvande. De spænder fra større skonnerter til bæltbåde. Hvert fartøj er omhyggeligt beskrevet i form af en fjernkending, en nøjere gennemgang af restaureringen og endelig får man fartøjets historie i korte træk. De historiske afsnit må nok betegnes som værkets svageste, idet man gerne ville have oplyst, hvorfra disse oplysninger stammer. Som kilde nævnes Olaf Kure, men hvorfra har han sine oplysninger? Hvor kan andre gå hen og skaffe

sig tilsvarende oplysninger om ældre skibe?

Bagest i værket findes glimrende ordforklaring for de forskellige fagudtryk, som forekommer.

Det overdådige illustrationsmateriale som omfatter såvel selve fartøjerne som detaljer på disse, er for det meste frembragt af forfatteren selv, som har tilbragt sine vintre med at skrive om tovværkskunst, mens somme- ne er blevet benyttet til at sejle danske farvande tynde og fotografere gamle sejlskibe og samtale med ejerne.

"Vinden er vor" lever fuldt op til de intentioner, som forfatteren har haft. Værket er ikke alene en god fjernkendingsbog og spændende læsning for alle bøl- værksmatroser, men også en glimrende vejledning og inspirationskilde for alle, som måtte have planer om at restaurere et ældre fartøj.

Det er med glæde, at "Vinden er vor" anbefales til læsning, og det er med forventning man ser frem til et bebudet efterfølgende bind.

Strömmingsfiskare i Lövsele Om fisket i en Västerbottensby från sekelskiftet till idag.

af Gunnar Nordlinder

Stockholm 1977, 78 s., ill., ISBN 91-38-03294-5

anm. af Poul H. Moustgaard

Lövsele er en lille landsby i et kyst-sogn i det nordsvenske amt Västerbotten. Stedet har ikke megen agerjord, men der er grævningsmuligheder, noget skov samt fiskevand ud for skærgårdskysten. Befolkningen er fordelt på en række min-

dre gårde, husmandstorp og jordløse huse, og helt op i 1900 årene har man haft et sæsonpræget, sammensat er - hvervsmønster sådan som det kendes fra de klassiske svenske folkelivsstudier. Gunnar Nordliners bog fra Sjöhistoriska museet går ikke ind i denne tradition. Han har valgt at isolere en af stedets erhvervsaktiviteter, fangsten af Østersø-sild eller strømning, sådan som den er foregået ud for Lövsele-kysten i nyere tid.

Sildefiskeriets redskaber har været nedgarn og landdragningsvod, "not" og brugen af disse redskaber har bl.a. svinget med fiskeressourcens størrelse og adfærd, men også været afhængig af den særlige østsvenske kobling mellem jordbesiddelse og ret til at drive fiskeri fra kysten. For at komme ind i et not-lag måtte man være bonde, mens det stod frit for alle at fiske med nedgarn længere til søs. Nordliner gør rede for de to fiskerier og variationerne i fangstmængder og fiskemetoder siden århundredeskiftet. Han omtaler også, hvordan indførelsen af motordrevne både og af bedre garn er med til at give fiskeriet et opsving, inden det omkring 1960 helt glider ud som erhvervsaktivitet og kun fortsætter som hobby. Man må derimod savne oplysninger om og tolkninger af fiskeriets rolle i det samlede økonomiske mønster på egnen, hvilket er uheldigt, da flertallet af de omtalte fiskere netop er binæringsfiskere.

I det hele taget virker det overraskende, at man har valgt at publicere en skildring af fiskeriet i en lokalitet, hvor dette erhverv har haft så få udøvere som i Lövsele. Ydermere ser det ud som om materialet fra denne landsby er temmelig tyndt, siden man er nødt til at låne op mod halvdelen af illustrationerne fra andre egne langs den svenske østkyst. Heller ikke brugen af tre træsnit fra Olaus Magnus forekommer indlysende i en fremstilling, der hævder at handle om vort eget århundrede.



Kvaseskipper fra Bøjden **Den sejlene fiskehandler -** **en nøglefigur i fiskeriets modernisering**

af Holger Rasmussen

Odense Universitetsforlag 1975, 122 s., ill., ISBN
87-7492-1509

anm. af Poul H. Moustgaard

Søren Peter Nielsen fødtes 1841 som yngste søn af en gårdmand i Bøjden på Sydvestfyn, og han døde samlesteds i 1890 efter en tilværelse som sømand og skipper på en fiskekvase. Et kort signalement som dette lader sig etablere for de fleste personer på den tid, mens det bliver sværere, hvis man ønsker at komme tættere på. Når vi nu er i stand til at følge S.P. Nielsen gennem en stor del af hans liv, så skyldes det primært, at han førte nogle dagbøger, som i 1952 blev afleveret til Dansk Folkemuseum. Den resterende del af æren for at vi nu kender skipperen tilfalder Holger Rasmussen, som har fundet de fem små binde frem fra magasinernes mørke og har fået dem udgivet i kommenteret form ved det fynske universitetsforlag.

"Kvaseskipper fra Bøjden" er således en kildeudgivelse på linie med en række andre publicerede dagbøger fra de seneste år; men den adskiller sig fra disse ved ikke at stamme fra landbrugermiljø. Den første dagbog er fra året 1858, hvor den unge Søren Peter er på vej ind i en maritim karriere. Han er nu forhyret på jagten "Sylphiden" af Fåborg der sejler i farter mellem Fyn og Slesvig-Holstenske havne med korn og mursten. De fire resterende bøger omhandler årene fra 1871 til 1890 hvor han sejler som fiskehandler med sin egen kvase, den kraelbyggede jagt "Fauna".

Disse seneste dagbøger forekommer at have en særlig fiskerihistorisk interesse, fordi de belyser, hvordan

kvaserne i forrige århundrede lukkede op for afsætningen af fisk fra ellers isolerede kystegne. Med kvaseskipperne som mellemmand kom fiskerne herfra i kontakt med markederne i de større byer, og de penge som handelen med opkøberne indbragte, kunne konverteres til bedre fangstudstyr - først bomuldsvist til garnbinding, senere færdige stykker af net, som blot skulle skæres til og monteres. Den igangsættende effekt som kvasefarten dermed fik for fremkomsten af et markedsvendt erhvervsfiskeri tilskrives i reglen udelukkende jernbanerne. Afsætningen til kvaserne har utvivlsomt givet en del jordløse folk rundt om ved kysterne et eksistenstilskud og dermed fastholdt dem på stedet. Disse folk har desværre ikke ført dagbøger, så vi kan følge, hvordan omstillingen trin for trin gik for sig fra delvis selvforsyning og lokal byttehandel til pengeøkonomi baseret på national og international afsætning.

For S.P.Nielsens vedkommende gik rejserne hovedsagelig til København, men det ses også, at han besøgte bl.a. Christiania og Flensborg. Varerne, i form af fladfisk og torsk skaffede skipperen sig fra de fleste af de indre farvande: Skagen, Frederikshavn, Linfjorden, Grenå, Anholt og så naturligvis ved de fynske kyster. Undertiden fisker han selv, men som oftest køber han hos de stedlige fiskere. Handelen var konstant, det kunne være svært at vide, hvornår man mødtes igen. Indkøbspriserne var temmelig små i forhold til de normale salgspriser, dog næppe urimelige med tanke på risikoen for at fisk døde under transporten eller svigtende efterspørgsel hos byernes fiskehandlere. Når turen fra København gik tilbage til Bøjden skete det, at kvasen blev lastet med kålhoveder, "vikaal" som det hedder hos den fynske skipper. Grøntsagerne gav returfragt, når de blev solgt på hjemegnen; i øvrigt et træk som andetssteds er skildret for frugtskipperne fra Tåsinge.

At kvaseskipperen var gift og også levede, når han var på landjorden, det melder dagbøgerne ikke meget om. De er yderst nøgterne og drejer sig næsten udelukkende om sejladsen, om køb og salg af fisk. For at give læseren et større udbytte af disse notater har Holger Rasmussen forsynet bogen med en forklarende ordliste samt nogle indledende afsnit, som dels oplyser om dagbøgerne og deres ophavsmand, dels om den danske kvasefart i almindelighed. Undervejs rammer forfatteren en pæl gennem antagelsen, at kvasen skulle være en bornholmsk opfindelse; men det får lov at overskygge det forhold, at det netop var bornholmere, der startede den første danske kvasefart i større stil. Et andet afsnit omtaler kvasefartens seneste skud et aktieselskabs forsøg med en dampdrevet kvase i 1870'erne. Dette fartøj skulle tillige forsøge sig med fiskeri med trawl, hvilket vist må være et af de tidligste eksempler på brug af dette redskab her i landet.

Det blev dog ikke dampkvaser, men derimod damptog og fiskekuttere med egen dam til transport af fangsten, der hver på sin måde gjorde sejlkvaserne overflødige. Takket være "Kvaseskipperen fra Bøjden" ved vi nu en hel del mere om disse fartøjer og deres rolle i en overgangstid. Med udgiverens indledning og kommentarer er dagbøgerne yderligere sat ind i en lidt større kulturhistorisk sammenhæng.

Folket som byggede Wasa

En bok om Stockholms Skeppsgård.

Liber Förlag, Stockholm 1978, 128 s., ca. pris sv. kr. 75
ISBN 91-38-03892-7

af Carl Olof Cederlund

Regalskeppet Wasa Skulpturer.

Liber Förlag, Stockholm 1978, ISBN 91-38-03988-5,
pris sv.kr. 150

af Hans Soop

anm. af Jens Lorentzen

Endelig er der atter udkommet et par bøger i rækken af udgivelser om regalskibet Wasa. Siden Kommendör-kaptan Georg Hafström i 1959, næsten to år før skibet endelig blev hævet, udsendte "En Bok om skeppet Wasa", har undertegnede forsøgt at følge med i, hvad der er blevet publiceret om dette fantastiske skibsfund. Af nedenstående skulle det fremgå, at nogen af udgivelserne ikke gør dette lettere for den interesserede læser.

De to nye bøger er begge skrevet af intendenter ved Sjöhistoriska museet Wasavarvet i Stockholm.

"Folket som byggede Wasa" er en lille velskrevet og godt illustreret bog, dog bærer enkelte af illustrationerne tydeligt præg af at være reproduceret efter xerox-kopier, en fremgangsmåde som kun kan give dårligt resultat. Bogen indledes med en historisk orientering om Sveriges vej fra u-land til stormagt og en beskrivelse af statsmagtens administration og udlicitering af Stockholms Skeppsgård, en af den tids orlogsstationer, med tilhørende værft og værksteder. Resten af bogen er af mere fabulerende karakter og har som hovedperson skibstømreren Thomas Eriksson også kaldet "Eckerö-Thomas" eller "Thomas Ålänning". Vi følger ham rundt på værfter og i værkstederne. Færdes med ham gennem 1620'ernes Stockholm. Vi stifter bekendskab med omstændighederne ved hans udskrivning til kongelig tjeneste og en derpå følgende dramatisk sejlads over Ålandshav. Thomas er med til bygningen af Wasa og bliver udtaget til tjeneste som tømmermand ombord. Om han kom til at dele skæbne med skibet bliver hængende i luften.

Ligeledes hængende i luften efter endt læsning er spørgsmålet: Hvor er grænsen mellem det reelle og det opdigtede? Læseren får på intet tidspunkt at vide om Thomas Ålänning virkelig har eksisteret eller hvormeget af hans historie, der er digt.

Noter og henvisninger til brug for

den interesserede læser mangler to-talt med den dårlige undskyldning at bogen ikke er videnskabelig. Den eneste henvisning Cederlund kommer med, er til hans arbejde i 1964-66 på "utredningen": "Stockholms Skeppsgård 1605-1640". Undertegnede er så heldig at han kender en der har dette udmærkede værk. "Utredningen" er et tykt duplikeret hæfte, som højst kan være fremstillet i 50-100 eksemplarer. Den er meget videnskabelig og Thomas Ålänning er svær at finde, men han er der. Et sted. En ny gennemarbejdet videnskabelig folkeudgave i stil med David Papp's "Åländsk allmogeseglation" (1977) udbedes (eventuelt på engelsk).

Hans Soop's bog om Wasas skulpturpragt fører systematisk og grundigt læseren fra "Makten og hårligheten" på agterspejlet langs skibets sider, frem til galeonens brølende løve for at slutte blandt agterkahytternes engle og djævle. Undervejs træffer vi på romerske kejsere, alle slags havguder og nymfer, fantasifigurer af alle køn, skrækindjagende løver osv. Det hele forstår Hans Soop at forklare og sætte på plads så vi af myldret får orden i geledderne og en klar fornemmelse af sammenhæng og at hver enkelt figur har sin bestemte plads i helheden. Bogen er pragtfuldt illustreret med farvebilleder og udmærkede tegninger, der tydeligt angiver placeringen af hver enkelt figur.

Men også denne bog skæmmes af manglende henvisninger og noter. Enkelte steder i teksten refereres andre forfattere, men vi får ikke at vide, hvad og hvor de har skrevet det.

Vi må vel elske hvad vi får, når vi ikke kan få hvad vi elsker? God og grundig besked f. eks.



Fattigvæsenet i de sønderjyske købstæder 1736 - 1841

Åbenrå 1978, 240 s., indb., skrift nr. 47 udg. af Historisk Samfund for Sønderjylland.

af Lars N. Henningsen

anm. af Bente Dahl Hansen

Bogen om det sønderjyske fattigvæsen er blevet til ved omarbejdelse og udvidelse af en specialeopgave indleveret til Århus Universitet i 1974. Formålet er at give en sammenhængende fremstilling af det offentlige fattigvæsens historie i de sønderjyske købstæder igennem de godt 100 år, hvor fattigforordningen af 1736 var gældende.

Da den tidligere litteratur langt fra er dækkende har forfatteren i udstrakt grad bygget sine omfattende og grundige undersøgelser på arkivmateriale, hvad der også tydeligt fremgår af en oversigt bag i bogen over anvendt utrykt kildemateriale.

Bogen er bygget kronologisk op, således at man får en klar fornemmelse af den udvikling, som købstædernes fattigvæsen gennemgik. Først gives der et ganske kort baggrundsrids over de former for fattighjælp, der eksisterede i middelalderen og fremskred til omkring år 1700. Næste hovedafsnit omhandler det århundrede, hvor den første egentlige offentlige fattigforsorg begyndte at tage form, specielt behandles fattigforordningen af 7/9 1736, både hvad angår dens tilblivelse, indhold og gennemførelse. Ligeledes behandles fattigvæsenets indtægter og udgifter samt dets effektivitet, som ikke helt stod mål med lovgivningens hensigt.

Det fattigvæsen, der var oprettet i 1736 eller før fortsatte dog for byernes vedkommende med at fungere uden nævneværdig afbrydelse frem til 1841 - om end i utilstrækkeligt omfang; især viste systemet sig sårbart over for perioder med misvækkelse og dyrtid. Også andre årsager spillede ind ved den manglende effektivitet, bl. a. borgernes

ønske om selv at uddele almisserne direkte og deres modvilje mod at betale skat til fattiggassen, når det plagsomme tiggeri alligevel ikke ophørte.

For at hæmme tiggeriet og for at nedskære fattiggassernes stigende udgifter forsøgte man sig - ganske vist med begrænset held - med forskellige former for beskæftigelsesarbejder, således at arbejdsdygtige fattige blev i stand til at forsørge sig selv, idet man indså at et forbedret fattigvæsen ikke blot kunne skabes ved gentagne forbud mod tiggeri.

Fra omkring 1780'erne begyndte oplysningstidens mere humane strømninger så småt at indvirke på det offentlige fattigvæsen og der skabtes efterhånden en mere aktiv interesse herfor. Et af grundtrækkene var en fastere administration med borgerlig medvirken og kontrol. Individuel forsorg frem for anstaltsforsorg kom i højsædet og skulle udføres i praksis bl. a. ved hjælp af fattigplejere. Man ønskede at gavne og hjælpe de fattige og ikke som i kriseperioden efter 1814 at skræmme dem bort fra det offentlige hjælpeapparat. Deklasseringen og umyndiggørelsen af de fattige var ligeledes et fænomen, der vandt frem samtidig med den gryende liberalisme. Endvidere gik man nu igen ind for anstaltsforsorg, specielt i form af såkaldte fattiggårde, der havde til hovedformål at virke afskrækkende for på denne måde at få folk til at klare sig selv længst muligt og i det hele taget.

Undersøgelsen peger tillige på de forskelle, der var i udviklingen af det offentlige fattigvæsen i hertugdømmerne og kongeriget, bl. a. var regeringens lovindgreb i hertugdømmerne mere end i kongeriget en efterrationalisering af tingenes tilstand, således som de var groet frem på lokalt plan. Først med fattigforordningen af 1841 blev der skabt en ny grundlov gældende for hele det sønderjyske fattigvæsen.

Bogen er altså først og fremmest et stykke administrationshistorie frem-

ragende udført og fremlagt på baggrund af solid almenhistorisk viden og omhyggelige arkivstudier. Det har derimod ikke været forfatterens hensigt at skildre de mere socialhistoriske aspekter samt det private og halvoftentlige fattigvæsen, hvilket man som læser kan beklage, men bestemt ikke lægge ham til last, da det i sig selv vil være to meget omfattende undersøgelser.

Ikke desto mindre ville det supplere den her fremlagte bog og gøre den endnu mere helstøbt, så man kan jo nære et stille håb om, at der engang vil komme en videreførelse af bogen om de sønderjyske købstæders - og for den sags skyld gerne om landsoggenes fattigvæsen.

Folkelig og politisk visesang

Tema i Modspil. Tidsskrift for musikpolitik, kritiske musikstudier, kritisk musikpædagogik, nr. 3.

red. af Jens Henrik Koudal m.fl.

Århus-København: Publimus, 1978, 96 s.

anm. af Otto Holzapfel

Det tredje nummer af dette nye tidsskrifts første årgang behandler et historisk tema (nr. 1 var et pædagogisk om musik på gymnasiet, nr. 2 et aktuelt om kvindesange). Det indeholder foruden redaktionelle henvisninger, fire udførlige anmeldelser og en kort aktivitetsoversigt en lille debat om tidsskriftets plads inden for den "ny-marxistiske venstrefløj". Det er måske lidt for tidligt at vurdere sådan noget og kan i så fald højst gælde for Jens Henrik Koudals artikel "Klassekamp på vers: Politisk visesang omkring feudalisens krise i Danmark i første halvdel af 1500-tallet", (s. 31-77).

Koudal er redaktionsmedlem og lægger da heller ikke skjul på, at hans argumentation hviler på præmisser, der bruger "feudalisme" og "kapitalisme" på en bestemt måde. Det har man måske i Danmark allerede vænnet sig mere til end i mit hjemland, forbundsrepublikken

Tyskland, men Koudals meget grundige og udførlige artikel vidner om høj ekspertise på visområdet. Det forventer jeg ikke altid på et plan, hvor det tilsyneladende ofte går ud på bare at illustrere en sammenhæng man synes allerede er tilstrækkeligt bevist. Konklusionen - den politiske vise som manifestation for klassekampen omkring 1500 - synes jeg nu ikke er så entydig, men Koudal bringer et væld af spændende fakta og overvejelser til den politiske vises dokumentation og funktion i de urolige år mellem 1497 og 1539 (vise-liste s. 44-45). Forfatteren støtter sig ikke bare til teorier af f.eks. Habermas men også til den nyere tyske publicistikforsknings værdifulde analyser (f.eks. Kieslich, Rahmelow), som har betydet meget for den moderne viseforskning. Til den omfangsrige litteraturliste kan der næsten kun tilføjes Rolf Wilh. Brednich, Die Liedpublizistik im Flugblatt des 15. bis 17. Jahrhunderts, 2. bd. Baden-Baden 1974-75. Også der berøres denne epoke hvor (i Danmark) "samfundsopløsningen" er i fuld gang, et "decentraliseret adelsregimente" hersker i landet og Frederik I kun er en "kransekagefigur" (s.32-33). Sproget og de valgte eksempler er meget farverige, og artiklen vil uden tvivl kunne bruges til en livlig diskussion ikke bare på gymnasiet om de "politiske viser fra Danmarks senmiddelalder" (sml. Hildeman, 1950).

Også med pædagogisk hensigt, måske på et lidt mindre kompliceret niveau, er Svend Nielsens artikel skrevet om "Når visen får brod. Om nidviser, smædeviser, drilleviser og protest-sange: Et våben for de svage i samfundet" (s. 7-30). Arkivaren ved Dansk Folkemindesamling gør her med instruktive eksempler rede for visens politiske funktion i videre forstand. Det er optegnelser fra vores tid, der står til diskussion, og om dem kan der siges betydeligt mere end om den ældre overlevering fra omkring 1500. Og dog - eller lige derfor - fremhæver denne forfatter desto mere, hvad der hos Koudal kun er antydnet og ellers gemt væk i fremstillingens livlige argumentation: at det

er sangen i funktion der viser brod, ikke nødvendigvis dens tekst. Sådan var det da Jacob Nielsen blev halshugget i 1586 (s. 9. sml. s. 69), sådan var det da skoledrengen Marius fik klø i 1895 (s. 9). "... generelt er det yderst farligt at vurdere en sang ud fra teksten isoleret. Hvor meget eller hvor lidt brod en vise har, afgøres i langt højere grad af situationen og de følelser, denne situation har mobiliseret", (s.10). Det er en meget vigtig sætning som ikke kan understreges nok. Dette bidrag med skildringer fra landsby, herregård, sømands- og industrimiljø er fuld af perspektiver og ideer. Her bidrages der til en vurdering af "sangaktivitet" med forskellige implikationer. Dette nye slagord fra Reimund Kvideland og Brynjulf Alver i Bergen er for godt til at gå i glemmeboksen fordi den kan tilføre den traditionelle filologiske, litteraturvidenskabelige eller musikvidenskabelige viseforskning den nødvendige fornyelse. "Modspil" har med to gode og vigtige artikler grebet ind i denne diskussion som er et neuralgisk punkt i den moderne folkloristik. Tak.

Folkliga bildframställningar av de olika samhällsständen.

I Varberg museums årsbog 1978
af Nils-Arvid Bringeus

anm. af Birgit Hansen

Bringéus tager sit udgangspunkt i dalmaleriet og det sydsvenske bonadsmaleri, hvor motivet "de olike samhällsständen" ret hyppigt forekommer. Efter at have redegjort for billedernes forekomst, deres variationer, hvem der har malet dem og hvornår, følger en beskrivelse af motivet, d.v.s. af de enkelte figurer på billederne og deres attributter, samt den dekorative ramme de omgives af. Figurerne er karakteristiske derved at det ikke er individuelle personer, der fremstilles men typer, hvilket yderligere understreges af deres respektive attributter. Motivet "de olike samhällsständen" forekommer indenfor dalmaleriet i peri-

oden 1818-1846, indenfor det sydsvenske bonadsmaleri mellem 1770-1822. De tre stænder på dalmaleriet er: konge, bisp, bonde og (bonde)kvinde. De siger, (omtrent enslydende på de forskellige fremstillinger) i et skriftbånd: kongen: "jeg régerer jer alle", bispen: "jeg lærer jer alle", bonden: "jeg føder jer alle", og kvinden: "jeg klæder jer alle".

Indenfor det sydsvenske område kan flere forskellige personer fremstilles, plus Døden. Teksten er den samme som på dalmaleriet plus Dødens replik: "jeg tager jer alle. Rig og fattig. Ung og gammel. Høj og lav". Små variationer i teksten kan forekomme, men er i hovedsagen som det anførte. Undertiden kan de enkelte standspersoner rives ud af sammenhængen og danne selvstændige genrebilleder, f.eks. af en pløjende bonde, hvor bonden fungerer i sit daglige miljø.

Hensigten med at analysere disse folkelige malerier er at finde denne iconografiske traditionskædes udspring. Bringeus gør det ved hjælp af komparative studier. Nøglen hertil er uden tvivl Døden eller Ligmanden med leen.--- Den kendte bonadsmaler Johannes Jönsson i Gisslabo i Syd-sverige havde en skitsebog, hvori Døden er afbildet. Forbilledet er uden tvivl "Det menneskelige Livs flugt eller Døde-dands", et skillings-tryklignende skrift, som udkom i København i tre oplag mellem 1762 og 1814. Trykket var illustreret med bloktryk af Døden i dans med 35 forskellige personer indenfor alle stænder. Denne bog var overordentlig populær og oversattes til svensk under navn af "Det Menneskelige Livets Obeständighet". Det sluttelige forbillede er tyskeren Holbein d.y.'s berømte Totentanz - suite. Men medlemled fandtes mellem denne og den danske bog, bl.a. tyske etbladstryk og danske kistebreve. Nogle af disse har været forlæg for Johannes Jönssons forgænger, Kindskolans ophavsmand, Anders Bengtson allerede in-

den ovennævnte bog udkom.

Bringéus følger nu motivet med Ligmanden gennem Europa. "Einer betruget den anderen, der Teufel befruchtet sie allen". Døden som gør alle lige, dette memento mori kendes overalt i Europa og kan føres tilbage til middelalderen. Det er altså ikke et lutheransk kathekisme-motiv symboliserende tre-stands-læren (konge, kirke og bønder/borger), men kan spores tilbage til 1200-tallet. Bringéus gør meget for at opspore sine motiver for om muligt at nå "ad fontes". På vejen stoppes op ved den berømteste af alle dødedansfremstillinger "Døden fra Lübeck", dvs. Marienkirchen's billedfrise, og ved de danske landsbykirker.

Motivets indhold, dvs. dets budskab er at finde i den middelalderlige skakspilsteori, hvor hvert menneske har sin faste plads i hierakiet som kun døden kan forandre. Konklusionen er at de sydsvenske bonadsmalerier udgør den sidste udløber af en middelalderlig billedtradition. Fjernes Døden derimod, som på dalma-lerierne, er det ikke længere en moralitet, men snarere et spejl af gængse socialpolitiske normer. Bringéus fremfører til slut, at det samme overflademønster kunne have forskelligt betydningsindhold alt efter de tidsmæssige sammenhænge de indgik i. De har både kunnet befæste og kritisere samfundstilstandene alt efter den grad af ironi, der blev lagt i fremstillingen og teksterne der-til.

Hvad kan Bringéus' udmærkede billedanalyse yderligere bruges til? Billederne har ikke levet deres eget selvstændige liv. Traditions-kæden er udtryk for noget. Det budskab, den kommunikerede, har ikke været tomt, først når det bliver det, dør traditionen. Billederne har kommunikeret et verdensbillede, der var mere eller mindre statisk, så længe motivet blev brugt. Ved at fokusere på det samfunds verdensbillede, som her

kommer til udtryk, vil man kunne drive andre sammenlignende studier, og se hvorledes forbindelsen er mellem det kunstneriske udtryk og den virkelighed, det fungerede i. Så får man kendskab til brugerne og ikke blot til genren. Billederne optræder for sidste gang omkring 1850, netop på det tidspunkt hvor den gamle statiske samfundsstruktur går i opløsning; på dette tidspunkt bliver billedernes budskab altså tomt, og vi får andre folkelige billeder, som kommunikerer andre budskaber.

Et billede og dets budskab bliver ikke alene fremstillet, det bliver også modtaget. Og der vil næsten altid være et vist feed-back, som kan aflæses på billederne. Et billede kan også ses som resultat af en tovejs-kommunikation. Og igen er det brugerne, vi får kendskab til, og muligvis den enkelte malers formidling af en kollektiv tradition.

Det kunne være interessant at gå videre med de her skitserede forslag. De forudsætter imidlertid et så grundigt forarbejde og en så gennemført genreanalyse, som den Nils-Arvid Bringéus her har leveret.

Bringéus tager sit udgangspunkt i dal-maleriet og det sydsvenske bonadsmaleri (slutningen af 18. og begyndelsen af 19. århundrede). Der redegøres for motivets skiftende anvendelser og dets betydningsindhold.

Popular Culture in Early Modern Europe

udkommet 1978, 1979 på Temple Smith, London, 4.50 pd. paperback, 9.50 pd. cased

af Peter Burke

anm. af Martin Zerlang

I skæringspunktet mellem traditionalismens bindinger og en åben, fremadrettet bevidsthed afstikkes retningen for den historiske udvikling. Peter Burke's bog om folkekulturen i Europa 1500-1800 rummer blandt andre

illustrative eksempler også dette: I 1647 udløste stigende brødpriser i Palermo en opstand, hvor menneskemængden gik til angreb på en upopulær embedsmands hus. Det lykkedes nogle karmelitermunke at tvinge oprørerne i knæ - i bogstaveligste forstand - idet de trådte dem imøde bærende det inviede nadverbrød. I overensstemmelse med det traditionelle ritual måtte oprørerne knæle for dette.

Selve forestillingen om en folkekultur med folkefester, folkedanse, folkedigtning osv. udformedes ved overgangen fra det feudal-absolutistiske samfund til det kapitalistiske samfund. Spændingen mellem centrum og periferi i denne overgangsperiode viste sig bl.a. ved at det var i periferien-Tyskland, Skandinavien, Skotland, Bretagne osv. at de intellektuelle i folkekulturen opdagede et middel til at skabe en national identitet og en ideologisk hegemoni.

Også i nutiden er spørgsmålet om at "arve" denne folkekultur kommet på dagsordenen. Med Antonio Gramsci, som Peter Burke henviser til, men især med Ernst Bloch er folkekulturen blevet trukket ind i den socialistiske debat. Politisk og kulturpolitisk har erkendelsen af den historiske udviklings uensartethed skærpet interessen for analyse, bearbejdning og omfunktionering af de bevidsthedsformer, hvis kapitalisme-kritik ikke er determineret af funktionssammenhængen kapital-lønarbejde. Ernst Bloch har talt om forløsnings af de samfundskritiske potentialer i bl.a. småborgerskabets usamtidige modsætningsforhold til kapitalismen, og der er udtalt ønsker om at integrere elementer af folkekulturens værdier i den konkrete socialistiske utopi, der skal anskueliggøre et positivt alternativ til den kapitalbestemte udvikling.

Burke's bog knytter ikke direkte an til denne meget spændende og vigtige debat, men er nyttig at læse for dem, som ønsker at få et mere sam-

let indblik i og overblik over denne folkekultur. Dette indblik og overblik er trods alt en vigtig forudsætning for diskussionen om, hvordan folkekulturen skal "arves" - og af hvem.

Mere generelt er bogen en perspektivering, syntetiserende introduktion til alle niveauer af folkekulturen, - en introduktion der i tid spænder fra 1500-1800 og i rum strækker sig fra Norge til Sicilien og fra Irland til Rusland.

Bogen begynder og slutter i historien. Det første kapitel handler om det 19. århundredes opdagelse og skriftlige fiksering af den døende tradition; det ottende og niende kapitel runder af med at vise, hvordan selve traditionen udviklede sig historisk fra 1500 til 1800 efterhånden som religiøse reformbevægelser, politiske kampe og bredere samfundsmæssige omvæltninger slog igennem.

Imellem disse kapitler giver Burke en letlæst og levende, undertiden vel causerende fremstilling af det faste inventar af elementer og strukturer i folkekulturen. Denne fremstilling styres konsekvent af ønsket om at vise, hvordan folkedigtningens genrer, folkekulturens helte og skurke, folkefesterne og overhovedet de folkelige bevidsthedsformer rimeligst lader sig analysere på basis af en samlet (indo-) europæisk kortlægning af disse områder.

Denne bredde får selvfølgelig konsekvenser for, hvor dybtgående Burke kan tillade sig at være inden for bogens rammer. Men jeg mener at bredden ikke kan undskylde den ret ringe grad af integration i fremstillingen af folkekulturens forskellige aspekter. Tendensen til at lagde stoffet skyldes formentlig at den historiske synsvinkel her i for høj grad afløses af en formaliserende betragtningsmåde. Det ville have strammet fremstillingen op og skærpet argumentationskæderne, hvis Burke - f.eks. - havde trukket en mere

direkte linje fra det, han kalder folke­digtnings­ens traditionelle former (under henvisning til Axel Olriks "episke love" og Vladimir Propps "funktioner") til de overvejelser han gør sig om erfaringstyper og erfaringsbarrierer i kapitlet "Heroes, Villains, and Fools".

I dette kapitel om folkelige attituder og værdier viser han, hvor - dan vertikale solidaritetsbånd, regionalisme og den bekendte forestilling om verden som et lukket kredsløb af begrænsede, fikserede ressourcer medfører en "imaginative poverty".

Den konkrete, genstands- og situationsbundne tænkning spærrer med sine personifikationer og projektioner for en åben, fremadrettet historisk bevidsthed. Denne beskrivelse kunne meget vel være integreret i behandlingen af de traditionelle former i folkedigtningen, og der findes også tilløb i form af henvisningen til Claude Lévi-Strauss' begreb om "bricolage" altså den tænkning der er bundet til via en slags fuskearbejde at konstruere sig frem til nye klassifikationer og begreber på baggrund af et begrænset, præeksisterende inventar af elementer. Denne inddragelse af Levi-Strauss er interessant, fordi den lægger op til en ny synsvinkel på de parodier og skæmteversioner af f.eks. bønner og litanier, som Mikhaïl Bakhtin knytter an til en iboende frodighed i folkekulturen. Overtagelsen af disse traditionelle former og formler kan nemlig ligeså vel afspejle folkekulturens afhængighed af de skabeloner, som den ikke-folkelige overklassekultur leverede. Men Burke forfølger ikke denne tanke videre og hovedindtrykket af hans beskrivelse er at baggrunden for de formler, stereotyper og klicheer, som de enkelte traditionsbærere så varierer mere eller mindre, er følelsesmæssig og æstetisk tilfredsstillelse (s. 128) samt håndværksmæssige betingelser for traditionsoverlevering.

Lagdelingsprincippet for hans beskrivelse viser sig måske tydeligst i gennemgangen af de enkelte "folkelige" socialgruppers subkulturer - vævere, skomagere, grovsmede m.v. Her savner man en egentlig stillingtagen til de sociale modsætninger inden for folkekulturen. Desuden synes jeg, at den urbane folkekultur i høj grad dominerer på den agrare folkekulturs bekostning. Og m.h.t. bøndernes selvpfattelse har Burke valgt nogle ret problematiske eksempler: folkebogen Marcolfus og det norske digt "Bonde-Lyckan" som mest af alt minder mig om de idealiserede bondeskildringer, som rationalistiske præster begyndte en masseproduktion af i slutningen af det 18. århundrede. (Se s. 162f.) Her kunne en indholdsmæssig beskrivelse af folkeeventyr og sagn mere rimeligt have været placeret.

Imidlertid ansporer Burke's bog til videre tænkning over disse emner, og her rummer den afsluttede tyve-siders litteraturliste et væld af muligheder, som man kan gå igang med. I overensstemmelse med det brede europæiske perspektiv henviser Burke til engelsk, tysk fransk, spansk, italiensk, portugisisk, russisk, tjekkisk og - heldigvis en hel del skandinavisk litteratur.

Tradisjon nr. 8 - 1978

Tidsskrift for folkeminnevitenskap.

Universitetsforlaget, Oslo 1978, 160 s., ill, 45,- N.kr.
red. Reimund Kvideland

anm. af Torill Wyller

"Tradisjon" nr. 8 presenterer denne gangen hele 4 interessante artikler i folkemedisin, forfattet av Lauri Honko, Bente Gullveig Alver og Birgitte Rørbye. De to sistnevnte artiklene er opprinnelig innlegg på et nordisk seminar i folkemedisin, Sidesby i Finland 1977. "Tradisjon" gjengir også Alfred

Hauges avisintervju med "Vistemannen", en berømt naturlege fra Stavangerkanten, som nylig avsluttet sin praksis etter 25 års virksomhet.

Grovt skissert legges hovedvekten på dokumentasjon og analyse av folkemedisinske behandlingsformer i det moderne samfunn, helbredelsesakten som sosiodrama, og bl. a. på forholdet mellom behandler og pasient slik Alver beskriver situasjonen mellom det hun kaller etnomedisiner som helbreder med elekriske hender og hans pasienter. Rørbye påpeker bl. a. at folkemedisinsk behandling kan være preget av de samme fremmedgjørende elementer som den legale legeindustri. Honko setter også den moderne folkemedisin som han ser som uttrykk for luker i den moderne sykeomsorgen, i relasjon til folkemedisinsk behandling i utviklingsland. Der representerer folkemedisin i mange tilfeller fortsatt en positiv kunnskapskilde ved siden av den importerte vestlige teknomedisin. Forøvrig savner jeg et lite forord eller innledning der det blir redegjort for forskjellen mellom begrepene folkemedisin og etnomedisin, en forskjell som tydeligvis avdekker en nyansering eller brudd med tidligere forskningstradisjon på dette felt.

Av det øvrige innhold skal nevnes Cecilia Wadensjøs undersøkelse av kjælenavn som kulturelt fenomen. Hun konkluderer: "Användande av smeknamn blir alltså, högtidligt uttryckt, en mer eller mindre offentlig deklarasjon av relationen mellan mig och personen i fråga". Carsten Bregenhøj har storsinet meddelt de problemer han som folklorist erfarte i sitt forsøk på å imøtegå en verserende rykteflom i dansk massemedia. "Terrorisme, appelsiner og folkesagn" er nyttig lesning for de som ønsker å prøve på noe lignende eller som ønsker en begrunnelse for hvorfor de ikke gjør det. Julio Ferrer presenterer vitsemateriale om Franco. Hans fremstilling av egenarten ved spansk vitsemakeri er interessant og kunne derfor gjerne vært viet større oppmerksomhet. Na-

turlig nok er hovedvekten denne gang lagt på vitsen som et viktig kommunikasjonsmiddel i en diktatorisk stat. Anders Gustavsson forsøker å forklare bakgrunnen til oppkomsten av forskjellig fortellermateriale og fortellertendens i et kystområde som preges av store motsetninger mellom kyst- og jordbruksbygder. I analysen trekker han frem eldre forestillinger om "jus primae noctis" der bl. a. prester kan ha hatt retten til det første samleiet med bruden. Disse forestillingene kan forklare noe av bakgrunnen for lignende fortellerstoff som fortelles i den hensikt å deklassere den bygda det gjelder, fremholder Gustavsson i sin artikkel "Berättarcensur och berättartendens".

Som tidsskrift for folkeminnevitenskap hadde det vært ønskelig om "Tradisjon" viste like stor åpenhet og variasjonsbredde på det teoretiske og metodiske plan som det gjør på det tematiske. Det finnes andre innfallsvinkler enn den funksjonalistiske, noe både Honko og Rørbye er inne på. Presentasjon av mangfoldet i denne delen av folkeminnevitenskapen skulle ikke by på problemer for "Tradisjon" som har etablert seg som et pulserende folkloristisk forum i Norden.

Danske kokebøger 1616 - 1974 med et tillæg 1975 - 1977

2. reviderede og ajourførte udgave. København: Hamlet 1978, 172 s., ill, ISBN 87-7321-087-0, 148 da. kr. af Regina Vegenfeldt og Lilian Kornerup

anm. af Ole Rud Nielsen

Denne bibliografi medtager kokebøger på dansk, udgivet i Danmark, og det er blevet til 1392 numre, som fylder det meste af bogen.

Forfatterne indleder med en gennemgang af det sociale miljø, som de mener, var kokebøgernes målgruppe i an-

den halvdel af det 19. århundrede: Koner (gifte kvinder) i sociale kategorier over husmænd, håndværkere og arbejdere samt koner på mindre bøndergårde.

Dernæst kommer biografier over forfatterne til klassikerne: Madam Mangor, frk. Jensen, Suhr og Tørsleff.

Det er på mange måder godt med en gennemgang af det miljø, som en del af de registrerede kokebøger har fungeret i, og det er specielt godt med biografierne af forfatterne til klassikerne, så læseren får noget at vide om baggrunden for dem. Men der mangler en gennemgang - jeg vil nødvendigvis ikke sige analyse - af kokebøgernes indhold ud over det idéfyrværkeri, som bliver præsenteret på s. 33-37, og som vel er et naturligt resultat af arbejdet.

Dette behov er så meget mere åbent i denne bibliografi, fordi bøgerne er ordnet alfabetisk, og af indexer er der kun et kronologisk - der er f.eks. ikke noget stikordsregister eller flere systematiske grupper. Jeg vil ikke på dette sted diskutere hensigtsmæssigheden i forskellige systematiske opdelinger, men blot understrege at de mangler, og at det mindsker bibliografiens anvendelighed. Opdelingen i systematiske grupper, som kunne have været foretaget, skulle nødvendigvis ikke være etnologisk; det måtte afgøres af bibliografiens målpublikum.

Samtidig vil jeg dog erkende, at placeringen i disse grupper ville have været ret tidskrævende, men tiden ville have været vel anvendt.

Teknisk er det godt, at der s. 38-40 er en benyttervejledning samt redegørelse for udvalgskriterierne. Der står her klart, at konserveringsbøger - f.eks. syltebøger - ikke er medtaget. Disse benyttervejledninger mangler endnu i alt for mange bibliografier. En bibliografis anvendelighed forøges meget ved den slags afsnit.

Indholdsmæssigt kunne denne bibliografi lige så godt have været udgivet f.eks. i NEFA-dokumentation - serien som engangsbibliografi. Selv om det etnologiske perspektiv måske ikke er udpræget i bibliografien, kan den være til stor hjælp for etnologer, som arbejder med madtraditioner.

Från Sveriges storhetstid

Franske legationssekretæren Charles Ogiers dagbog under ambassaden i Sverige 1634 - 35. i serien Resa i Sverige. Stockholm, Nordiska Museet i samarbejde med Liber Förlag, 1978, 139 s., 55 sv. kr. af Charles Ogier

anm. af Hjejli Resen Steenstrup

Sveriges politiske storhedstid begyndte først for alvor under 30-årskrigen, og ophørte med Store Nordiske krig.

Udenlandske skildringer af Sverige i 1600-tallet er næsten altid skrevet af diplomater og blandt dem var Charles Ogier, som i 1634 blev sendt til Stockholm som ambassadør for at fastholde den politiske alliance mellem Sverige og Frankrig, som kardinal Richelieu anså for vigtig. Foruden at være ambassadør i Sverige var det også Ogiers opgave at opretholde freden i landene omkring Østersøen dvs. Danmark og Polen.

Under sit ophold førte Ogier dagbog, som i dag har stor kulturhistorisk interesse. Forfatterens vurderinger og iagttagelser af forholdene i Sverige er kritiske men alligevel objektive og vågne. Han viser stor interesse for sociale og økonomiske forhold og især er han optaget af datidens leveforhold, som han sammenligner med sit eget hjemlands. Ud fra en etnologisk synsvinkel er hans beskrivelser af det svenske næringsliv af interesse og Ogier aflagde flere besøg i sølv- og kobberbrug. Også dagliglivet i Stockholm får en ret udførlig plads i dagbogen,

men desværre bliver det kun til små glimt og spredte detaljer.

Dagbogen, der oprindeligt blev udgivet på fransk i Paris, kom første gang på svensk i 1914. Den nye udgave er blevet forsynet med en indledning og kommentarer af Brynolf Helner, som giver en brav beskrivelse af datidens politiske forholde og Ogiers virke i Sverige. Det må her slås fast, at en stor del af dagbogen også afspejler de politiske konstellationer i vort naboland.

Dagbogen er let læst og kræver ikke særlige sproglige forudsætninger, men nok en vis almen historisk baggrundsviden. Bogen har først og fremmest interesse for svenske etnologer og andre interesserede, da Danmark kun omtales meget perifert. Bagi bogen er fyldigt noteapparat med udførlige oplysninger om lokaliteter og personer.

Anteckningar under min vistelse i Lappmarken

Raben & Sjögren 1978, 136 s., ill,
ISBN 91-29-50713-8

af Jacob Fellman

anm. af Allan Schnipper

Bogen, som er genudgivet af Vitterhetskommissionen, er optegnelser fra den nordlige del af Lapland. Iagttagelserne er gjort under Jacob Fellman's første to år som præst for Utsjoki og Enare menigheder.

Jacob Fellman var 6.-generation af en præsteslægt som alle havde haft deres kald i de nordligste egne. Han blev præst i dette, sammenlignet med danske forhold, vældig store sogn i 1820. I tal er det henved 30.000 km², med et indbyggertal på ca. 900. Sognets vældige udstrækning giver Jacob Fellman en stor rejseaktivitet i embedets medfør. Det er fra disse at hovedparten af hans optegnelser stammer.

Bogen er spændende som en rejsebeskrivelse af Peter Freuchen fra Grønland. Udover de mere kolorerede beskrivelser af rejserne, såsom kørsel bag en løbsk ren og snestorm som kommer overraskende, har Jacob Fellman nogle ret præcise beskrivelser af sine værter boligstandard, husgeråd, beklædning samt den fortæring som bliver budt. Disse beskrivelser af enkelte hushold giver et godt billede af livsvilkårene lige fra den fattigste fiskerlapp til borgerskabet i Vadsø og på Vardø.

Årbog for Svalbard '79

Sampress, Longyearbyen, 208 s., ill, ISBN 82-90210-04-3, 50,- Nkr.

red. af Otto Risanger

anm. af Allan Schnipper

Årbogen for Svalbard '79, er den anden årgang. Den redigeres af Svalbardpostens tidligere redaktør Otto Risanger, som også selv er den af forfatterne der har skrevet mest i bogen.

Artiklerne gir tilsammen en stor bredde i både tid og rum. Fra en novelle om minearbejdet over storpolitik til en lokalromantisk mindeartikel om en tidligere slædehunds tilværelse på øerne efter at have gjort turen fra Grønland til Alaska og derfra over Nordpolen til Svalbard. Også "Naturvern på Svalbard" kommer bogen ind på. Det er et højaktuelt emne, især i de arktiske og subarktiske egne, hvor selv mindre skader ses tydeligt flere år efter de er forvoldt, dette illustreres tydeligt af et par billeder taget med 5 års mellemrum af et spor efter en stor entreprenørmaskine i tundraen. De nedkørte planter ser praktisk taget ens ud på de to billeder.

Bogen er skrevet i en journalistisk stil og hovedparten af artiklerne er baseret på interviews med et væld af fotografier og tegninger, hvilket gør den

speciel mellem den lange række af årbøger, som efterhånden har set dagens lys. Det må siges om formen, at den er god i et forsøg på at nå ud til så bred en kreds som muligt.

På nær et par artikler, som f. eks. "Den hemmelige NATO-øvelse på Svalbard", virker årbogen som om den kun havde interesse for svalbardianere. Men indtil videre er den solgt i ca. 3000 eks. Det er mange, når der kun bor 1100-1200 nordmænd på Svalbard og i betragtning af dens stærkt lokalt prægede artikler.

Lokale samfund og offentlig planlægning En artikkelsamling.

Tromsø, Oslo, Bergen: Universitetsforlaget 1978.
434 s., fig. Scandinavian University Books. 79,50
Nkr. ISBN 82-00-02434-2.

red. af Trond Thuen og Cato Wadel

anm. af Ole Rud Nielsen

De to temaer, som er anslået i bogens titel, er knyttet sammen til en vellykket helhed. Bogen er disponeret i fire dele: 1) om lokale samfund som fænomen og begreb, 2) om undersøgelser af lokale samfund som sociale netværk, 3) lokale samfunds og offentlige institutioners problemer med at fungere sammen, og 4) lokale samfund i samfundsplanlægningen - hvor bogens andre dele opsummeres, og bogens perspektiv forsøges gjort anvendeligt i en planlægnings-sammenhæng. Der anvendes således det synspunkt i bogen, at lokale samfund ikke nødvendigvis er lokalsamfund.

Geografisk dækker bogen norske lokale samfund, især langs kysten, samt en ø ved Newfoundland.

Redaktørerne har i et forord forklaret den helhed, som de ønsker, at de enkelte dele og de enkelte artikler skal ses i. Dernæst har de skrevet en indledning til hver enkelt del, hvori de ligeledes forklarer sammenhængen både til bogen som helhed og mellem artiklerne indbyrdes. De har

derved medvirket til, at bogens artikler hænger sammen; det er ellers ikke almindeligt for bøger, der er skrevet af så mange personer (11).

De enkelte artikler er placeret i en logisk rækkefølge, fx. i del 2 om sociale netværk, som begynder med et bygdesamfund og slutter med en forstad til en storby. Bogens begrebsdiskussioner er ret nuancerede og både relaterede til den konkrete empiri og til teorier, så læserne er godt hjulpen med dem. Generelt er bogen velformuleret, men dog ofte med diskussioner, der tangerer "runde" formuleringer. Der er dog konklusioner, som opklarer, hvad bogen vil efter en behændig og vel-formuleret diskussion for og imod.

Bogens styrke ligger næppe alene i de gode begrebsdiskussioner samt nye begreber, som den indfører, og som virker rimelige i den givne sammenhæng. Dens styrke ligger nok i en helt usædvanlig gennemarbejdning og redigering.

Alligevel har jeg undret mig over en tilsyneladende modsætning i bogen på et meget væsentligt punkt, nemlig forslag til planlægningsforanstaltninger og det offentliges udgifter. Den lokale kommune foreslås som risikovillig garant for erhvervsvirksomheder i udkantskommuner (s. 260) samtidig med, at det andetsteds bemærkes, at det netop også ofte er udkantskommunerne, som er de økonomisk svage (s. 376). Jeg har tænkt på, om staten/fylket skal optræde som kautionist med en subsidiær garanti, der skal ses som en erhvervsøkonomisk investering. Men en sådan investering kan også - sandsynligvis skiftende efter partifarve - betragtes som en risikobelastet forøgelse af udgifterne i den offentlige sektor. Læs senere i anmeldelsen om dette problem.

Bogens egentlige formål er at belyse, om lokale samfund og lokalsamfund er enheder, som indgår funktionelt tilfredsstillende i det of-

fentliges planlægning (økonomisk-, social- og fysisk planlægning). Og det gælder offentlig planlægning på nationalt, regionalt og kommunalt niveau.

Det må derfor være rimeligt at se på den anden halvdel af bogens titel, og den er også bogens problematiske side. Det tjener dog til forfatterens ros, at der før er sagt og skrevet mange banaliteter om dette problem - også af antropologer og etnologer - og at denne bog absolut hæver sig over gennemsnittet. Det gør den ved en nøgternhed og nuancering samt et betydeligt kendskab til norsk planlægning. Bogens svaghed kan centre-res omkring et problem, nemlig de generelt uundgåelige grænser for den offentlige sektors udgifter. Selv om Norge har fået forbedret sin økonomiske situation på grund af oliefundene i Vesterhavet, er der trods alt begrænsninger. Denne problematik ved bogen ligger nok i, at fordelingen af de knappe midler til dækning af udgifter i den offentlige sektor lige som så meget andet i bogen er genstand for en politisk beslutningsproces - altså endnu en variabel og ikke en fast størrelse.

I dag træder det offentlige ofte først til, når problemerne er opstået, f.eks. med sociale ydelser i stedet for før. Problemerne blev næppe så store og sikkert ikke dyrere at løse, hvis det offentlige trådte til med forebyggende foranstaltninger før skaden var sket. Men det kræver mere planlægning, hvad bogens redaktører selv kommer ind på i en artikel (s. 421). Desuden betoner den ene af redaktørerne behovet for yderligere intersektoriel planlægning (d.v.s. mellem økonomisk, social og fysisk planlægning) - en koordination, som planlægningsprocessen ikke bliver mindre omfattende af. Dertil kommer opstilling af planalternativer.

Fordelen af øget planlægning, øget koordination heraf og opstilling af alternativer kan jeg kun være enig

i, men det giver øgede udgifter i den offentlige sektor, som man først langt ud i fremtiden vil kunne se udbyttet af.

I bogens del 4 er der en artikel om lokalpolitikernes problemfyldte situation som mellemmand mellem lokalbefolkningen, der ønsker maksimal valgfrihed, og planlæggeren, der ønsker en strammere styring. Selv om planlæggerne - som foreslået i artiklen - udarbejder flere alternative planer, end de gør i forvejen, og valgfriheden i beslutningssituationen således bliver større, vil dele af lokalbefolkningen ofte stadig føle, at den sidder bondefanget, når der er gået nogen tid, og planen virker begrænsende. Samtidig har forfatteren ikke taget hensyn til, at det ofte - i det mindste i Danmark - vil være de samme befolkningsgrupper, som stemmer på højre-anarkistiske partier (i Danmark: Glistrups Fremskridtsparti) med en indgroet modvilje imod alt, hvad der smager af socialisme og planlægning.

Der ligger i disse punkter i bogen indbygget nogle modsætninger, som det vil være meget svært at fjerne eller undgå. De er: 1) øget planlægning med opstilling af planalternativer (se tidl.), 2) manglende erkendelse af, at næppe nogen løsning 100% opfylder alles ønsker. Der ligger heri et konfliktskabende problem, som ved enhver given lejlighed vil kunne "fiskes op af lommen", 3) manglende erkendelse af, at det politiske system ikke alene fungerer i lokalmiljøet - som fremstillet i bogen - men også på nationalt (og regionalt) niveau og der med andre mål, 4) problemerne med en pædagogisk formidling til lokalbefolkningen af planalternativerne og deres konsekvenser i en forenklet form. Alene kravet om korthed og lettilgængelighed umuliggør en objektiv fremstilling af komplekse forhold, 5) begrænsninger af udgifter i den

offentlige sektor. Projektudgifter til etnologer eller andre socialvidenskabelige forskere, som skal foretage relevante undersøgelser, må der være budgetmæssig dækning for. På den anden side vil udgifter til sådanne projekter altid være mindre end de egentlige planlægningsforanstaltninger (erhvervsstøtte, sociale ydelser eller lignende).

Den feudale produktionsmådes historie i Danmark

ca. 1200 til ca. 1800. bd. 1.

Dansk Universitetspresse 1978, 243 s., 87,50 Dkr

af Ole Bernild og Henrik Jensen

anm. af Henrik Bendixen

Danske marxister har hidtil været forbløffende passive, når det gjaldt Danmarkshistoriens ældre dele. Og det er godt, at der med Bernilds og Jensens bog er kommet hul på en debat om nogen af problemerne. Bogens emne er relevant, men også så stort, at det kan undre, at nogen har turdet give sig i kast med det: den danske samfundsformations udvikling over en sekshundredeårig periode. Den metodiske tilgang til emnet er imidlertid så problematisk at det er svært at se, hvormeget længere bogen egentlig har bragt debatten.

Fremstillingens hovedvægt ligger på en række temmelig abstrakte Althusser-strukturalistiske overvejelser, som de fleste nok vil have ret svært ved at forbinde med de afsnit, der mere konkret tager fat på danmarkshistorien. Det kunne have været forfriskende med en teoretisk præget analyse ovenpå den næsten ateoretiske historieskrivning, der gennem tiderne er frembragt i Danmark, blot ikke den teoretiske indfaldsvinkel havde forledt forfatterne til den blandt universitetsmarxister så sørgeligt almindelige fejl:

de udtrykker sig i et uhyre svært tilgængeligt sprog, hvor almindelige dødelige ikke har en chance for at følge med. Selvom hovedsagen naturligvis er, hvad der formidles, og ikke, hvordan det formidles, er det en væsentlig forpligtelse ikke mindst for venstrefløjens intellektuelle ikke blot at henvende sig til den elitære inderkreds, men at arbejde bevidst med at give sine udgivelser en form, så de kan komme bredest muligt ud. Hvorfor ikke knytte an til den brede folkelige fortællestil, der har præget meget af den borgerlige historieskrivning?

Bernilds og Jensens metode består i først at opstille en række teorier og derefter demonstrere deres gyldighed på materialet - dvs. på de borgerlige forskeres resultater, for forfatterne er forståeligt nok bremset op overfor den enorme opgave at skulle gennemgranske hele den lange periodes kildemateriale. Risikoen ved metoden er åbenlys. Hvis man udvælger de kendsgerninger, der passer ind i teorien, kan man "bevise" hvadsomhelst. Konklusionen kommer til at ligge gemt allerede i de opstillede præmisser. På flere områder sker det, at teorierne løber af med forfatterne og fører dem bort fra den historiske virkelighed. Jeg vil her tillade mig kun at tage et enkelt eksempel op, som jeg vil behandle lidt udførligt.

Bogen udgør første bind af et større værk om feudalismen i Danmark og der gøres derfor en del ud af at analysere den feudale produktionsmådes opståen. Her mener forfatterne, det er afgørende, at feudalismen i Danmark udspringer af en særlig germansk produktionsmåde, der har gjort sig gældende i Danmark indtil det 13. århundrede. Ideen om at anvende dette begreb på Danmark er øjensynlig hentet hos Perry Anderson, hvis skildring af de nordiske lande man imidlertid står sig bedst ved at være varsom med (*Passages from Antiquity to feudalism*, s. 173-181). Ander-

son er en besnærende forfatter og har en masse teorier, der skal demonstreres på hele Europas historie, og heri er Norden blot en lille brik, som han ikke har det store kendskab til. Man kunne have forventet en yderst kritisk holdning til, om Andersens teorier passer til virkeligheden. Det er en ret betænkkelig sag at tage nogle teorier om oldtidens tyske samfund, som Marx i et uklart sprog har nedfældet i 1850'erne på nogle få kladder i Grundrisse på grundlag af Sæsar og Tacitus, og så herudaf opbygge et skema, der skal presses nedover Danmark i højmiddelalderen.

Den germanske produktionsmåde beskrives som et klasseløst samfund, hvor den enkelte husstands, slægtens, ejendom har primat over fællesejendommen. For at få dette til at passe på dansk middelalder, må forfatterne bygge ukritisk på en enkelt fremstilling - Poul Meyers "Danske bylag" fra 1949. Den blev kritiseret stærkt allerede ved sin fremkomst, og med den udvikling forskningen har taget siden, er skildringen af den samfundsmæssige baggrund for de danske landsbyvedtægter i hvert fald forældet. Der er ikke det fjerneste kildebelæg for at slægtsejet er det oprindelige i Danmark, men værre er det, at Bernild og Jensen ved at tage en så relativt gammel fremstilling op kommer til at bygge på den traditionelle romantiske opfattelse af det før-feudale samfund som et demokratisk samfund af frie selvejende bønder. Det er uden tvivl dette forældede billede af middelalderens samfund, der danner grundlaget for forfatternes germanske produktionsmåde. Idag er det imidlertid klart, at Danmark, så langt tilbage kilderne kan belyse det, har været et klassesamfund, hvor slaver, gårdsæ-

der eller landboer er blevet udbytet hensynsløst. Bogens analyse af den feudale produktionsmådes opståen er således et rent teoretisk produkt. Forfatternes teorier har forledt dem til at lægge vægt på det værk, der støttede dem, og skubbe andet og bedre materiale til side.

Bogens problemer illustrerer, hvor vanskeligt det kan være at finde en frugtbar marxistisk tilgang til et historisk emne. Det er ikke problemer, som forfatterne er ene om at slås med. Den marxistiske metodes rene lige vej er ikke altid nem at finde, og når man har set, hvad der sker, når man falder i den gamle positivistiske klippe-klistre-metodes grøft, hvor de korrekte resultater forventes at springe spontant ud af kilderne, så vil mange for at være på den sikre side springe over i den anden grøft, hvor teorierne nærmest får primat over virkeligheden. Det er ikke så lige til at finde en metode, hvor teorierne bliver et redskab til bedre at forstå historien og ikke en spændetrøje.

Mera ljus! socialdemokratiets kultursyn fram till andra världskriget

Prisma/Verdandidebatt, Stockholm 1979. C:a 43 Skr.

af Per Gustavsson, Lars Rydquist og Åke Lundgren

anm. af Lasse Scotte

Författarna är bibliotekarier. Boken utgör en utvidgning av deras specialarbete på bibliotekshögskolan.

Syftet är att ge en samlad överblick över hur den socialdemokratiska kulturpolitiken har formats. Analysen är preliminär och tänkt som en utgångspunkt för vidare studier. Bakgrunden

till studien är behovet av ett historiskt perspektiv för att kunna förstå den nuvarande socialdemokratiska kulturpolitiken. Den tidsmässiga avgränsningen, som innebär att framställningen bara går fram till tiden för andra världskriget, motiveras med att den politik som den svenska socialdemokratin sedan fört under sitt långa regeringsinnehav grundlades under tidigare decennier. Det förefaller vara en rimlig åsikt, som också får stöd i texten.

Tidsavgränsningen gäller dock den egentliga framställningen. I ett inledande avsnitt diskuteras dessutom kortfattat den s k kulturkrisen under 1960- och 70-talen och dess samband med samhällets ekonomiska utveckling.

Författarnas kulturbegrepp inbegriper ideologi, konst (i den traditionella meningen) samt vetenskap. I framställningen kommer emellertid inte alla områden som ryms i denna definition att diskuteras. Det hänger samman med att det är svårt att förena denna definition med den kulturpolitik som utgår från det socialdemokratiska partiet. Den kultursyn som föreligger i statliga kulturutredningar och som har varit aktuella under efterkrigstiden - medan SAP i regeringsställning - uttrycker någorlunda klart vilken kulturuppfattning som är förhärskande inom socialdemokratin. Till det kulturpolitiska området räknas där de konstnärliga uttrycksformarna, verksamhet för att bevara kulturarvet och viss folkbildningsverksamhet. Dit kan man också räkna vissa kommunikationsmedier: press, radio och TV. Däremot tillhör inte skolan och utbildningsväsendet kulturpolitikens område enligt socialdemokratisk uppfattning.

Att författarna lämnar delar av sitt eget kulturbegrepp utanför framställningen får alltså ses som en sorts operationalisering. Skolfrågor, religion och vetenskap diskuteras inte, eftersom de lämnas utanför i den socialdemokratiska kultursynen!

Författarna är marxister. Deras ideologibegrepp ska således förstås marxistiskt, som människors vardag-

liga eller omedelbara föreställningar av verkligheten. Dessa kan också hänga samman i system. Den dominerande ideologin i ett samhälle utgår från den härskande klassen, förklarar samhället utifrån dess erfarenheter och sprider dess uppfattning av verkligheten som hela samhällets uppfattning. Den dominerande ideologin utesluter dock inte förekomsten av andra ideologier. Det samma gäller på kulturens område: Förekomsten av en dominerande borgerlig kultur utesluter inte förekomsten av en arbetarklassens kultur. Även kulturen är alltså ett område för klasskamp. Frågan är då vilken ställning socialdemokratin har intagit i denna kamp.

Redan före partibildandet - SAP bildades 1889 - förekom motsättningar inom arbetarrörelsen mellan reformistiska och revolutionära grupperingar. Reformismen kom snart att dominera partiledningen. SAP utvecklades under sina första decennier till ett utpräglat rösträttsparti, och sökte i rösträttsfrågan samarbete med liberala grupper. Dessutom övergick en del liberaler till socialdemokratin omkring sekelskiftet 1900.

Detta ledde till att en liberalt-borgerlig kultursyn blev dominerande i partiet. Kulturen i sig själv uppfattades som klassmässigt neutral. När man talade om klasskultur avsåg man det faktum att arbetarklassen var uteslängd från den. Men om bara arbetarklassen fick samma möjligheter som borgarklassen att se teater, höra konserter osv, så skulle kulturens klasskaraktär därigenom avskaffas. Målet var alltså att göra arbetarklassen delaktig av kulturarbetet. Medlet för detta var i första hand folkbildning. Att kulturen hade ett specifikt klassinnehåll som skulle kunna gynna borgarklassen uppfattades inte av partiledningen.

Detta avspeglar i själva verket den reformistiska statsuppfattningen. Reformisterna betraktade staten som ett neutralt instrument. Det viktiga var att arbetarklassen kom i besittning av

den. Sedan skulle den kunna användas fritt för arbetarklassens syften, dvs för att genomföra socialiseringar. Men detta ledde ju bara till att arbetarrörelsen bands upp till en förvaltning av det kapitalistiska samhället, då SAP så småningom kom i regeringsställning. Motsvarande gällor för kulturens område: Att arbetarklassen blir delaktig av den borgerliga kulturen innebär inte att kulturen blir arbetarklassens. Det borgerliga kulturinnehållet bidrar istället till en integration av arbetarna i det kapitalistiska samhället.

Socialdemokratins syn på kulturen som klassmässigt neutral har inte uteslutit att de har förmått bedriva kulturkamp. Kampen har då emellertid riktat sig mot sådana avarter av den borgerliga kulturen som också uttalat borgerliga grupper varit motståndare till. Kampanjer mot den sk smuts litteraturen är exempel på detta. Intressant är också att socialdemokraterna aktivt bekämpade den kommunistiska kultursyn som utvecklades av vänstern under decennierna efter partisprängningen 1917.

Till skillnad från socialdemokraterna utgick kommunisterna ifrån att kulturen var klasspräglad och reste parollen "Arbetarnas egen kultur är arbetarmassorna!". Mot detta fortsatta socialdemokraterna att framhäva kul-

turens neutralitet. Arbetarklassen sades inte vara bärare av någon särskild kultur. Istället utmålades kommunisternas klasskampsperspektiv såsom något som var en kulturfara!

Ett led i den borgerliga ideologin - och därmed kulturen - är den skarpa åtskillnaden mellan arbete och fritid. Kulturen har därvid uppfattats som något som tillhör fritiden. Att sträva efter arbetarklassens delaktighet i kulturen har kommit att innebära en inriktning på passivt konsumerande av kultur på fritiden - till skillnad från ett aktivt skapande.

Socialdemokratien har emellertid aldrig varit utan interna motsättningar. Under de senaste årens kulturpolitiska debatt inom socialdemokratien har kritiska röster hörts, som påvisar arbetets betydelse för kulturen och som är mer inriktade på människors egen verksamhet än på passiv kulturkonsumtion. Detta förhållande leder till att författarna här talar om ett brott "åtminstone teoretiskt" i den socialdemokratiska kultursynen. Huruvida det ska kunna bli praktik är fortfarande en öppen fråga.

"Mera ljus!" har förvisso något att lära etnologer och museifolk. Den bidrar till att avslöja det politiska innehållet i deras verksamhet.

Nyt og noter

Livsformer och samhällstyper i England

Oral history har uppmärksamats på många sätt i nye Nord Nytt. Det kan därför vara av intresse att visa på en ny kurs vid Etnologiska institutionen vid Göteborgs universitet. Kursen heter "Livsformer och samhällstyper i England" och använder sig bl.a. av litteratur som producerats av denna riktning inom den brittiska historieforskningen.

"Livsformer och samhällstyper i England" startade hösten 1978. Den vänder sig dels till etnologistuderande, som vill komplettera sina kunskaper om det utom-europeiska kulturområdet med ett mer ingående studium av ett utomnordiskt område, dels till studerande eller lärare i engelska som för sin forskning eller undervisning önskar fördjupa sina kunskaper om människors vardagstillvaro i det land vars språk och litteratur de studerar. Kursen har för närvarande ett begränsat omfång, 5 poäng, vilket motsvarar tio veckors studier i den form som

ansetts mest lämplig för det här slaget av kurs, nämligen halvfart på kvällstid. Det har inte varit möjligt att inom den existerande ramen också ta upp andra delar av Brittiska öarna, men en tänkbar utvecklingsmöjlighet är att vidga kursen till att omfatta också Irland, Skottland och Wales.

Målsättningen är att ge kunskap om människors arbets- och levnadsförhållanden i olika samhällsklasser i England från 1850 fram till i dag. Omkring 1850 hade England ett stabiliserat industrialiserat samhälle, som stod på sin ekonomiska höjdpunkt. Befolkningen fördelade sig jämnt mellan landsbygd och städer. Ca. 1875 börjar ekonomin försämrats, inflyttningen till städerna accelererar och tillvaron för många människor börjar förändras på ett genomgripande sätt. År 1850 är därför en lämplig utgångspunkt för studiet av den förändringsprocess som lett fram till dagens engelska samhälle.

Strävan är att belysa tillvaron inom alla samhällsklasser men tyngdpunkten har på grund av tillgången på lämplig litteratur kommit att ligga på arbetarklassen, Lantarbetare, fiskare, kolgruvearbetare och fabriksarbetare är några av de yrkesgrupper vars materiella och sociala villkor behandlas i kursen. Ett genomgående tema är också studiet av familjen, som upptar ett relativt stort utrymme.

Kurslitteraturen innefattar som redan nämnts bl. a. arbeten som kan hänföras till rubriken oral history. Den intresserade hänvisas till Paul Thompsons litteraturoversikt i "The Voice of the Past" (Oxford 1978), som naturligtvis inbegriper mycket mer än litteraturen i kursen. Vid sidan av den forskning som initierats av Paul Thompson vid Essex universitet, och som han själv redogjort för i ett tidigare nummer av Nord Nytt (1-1978), kan det vara av intresse att komplettera bilden med att också framhålla History Workshops vid Ruskin College i Oxford som hittills bl. a. publicerat två volymer om landsbygds- resp. gruvarbetare ("Village Life and Labour", ed. R. Samuel, London 1975 och "Miners, Quarrymen and Saltworkers", ed. R. Samuel, London 1977) och utger en periodisk tidskrift "History Workshop Journal" (1976 --), vilken liksom tidskriften "Oral History" är oundgänglig för den som vill hålla sig orienterad om utvecklingen inom ämnesområdet muntlig historia i Storbritannien.

Alla etnologer vet att etnologiska kunskaper och metoder behövs på många områden också utanför museerna och de egna institutionerna, men alla vet också att medvetenheten om detta inte är lika hög bland icke-etnologer. Kursen ska ses som ett sätt att föra ut etnologin till ett delvis nytt område, dvs som en komplettering till studiet av moderna språk. Kunskap om vanliga människors levnadsförhållanden inom språkområdet måste anses vara en väsentlig bakgrundskunskap för både språk- och litteraturstudier. Att den här kursen behandlar England ska bara ses som ett exempel. Det borde finnas behov av liknande kurser också för studerande i franska och tyska för att bara nämna våra två där näst vanligast skolspråk. Naturligtvis är det en fördel att kurser av det här slaget också tjänar det dubbla syftet att vidga de etnologistuderandes kunskapsfält.

af Birgitta Frykman

Magistergrad ved Institutt for Folkelivsgransking, Oslo

Vårsemesteret 1979 har to kandidater avlagt sin magistergrad ved Institutt for Folkelivsgransking ved Universitetet i Oslo. Anne-Lise Svendsen med avhandlingen "Bedste Sort hjemmearbeidet Bliktøi. Om blikkenslagerarbeid i Biri, Vardal og Vestre Toten ca. 1850 til ca. 1950" og prøveforelesning over emnet "Yngvar Nielsen og hans plass i norsk etnologis historie". Erik Munthe-Kaas med avhandlingen "Frå sveitte tæl æksos. En studie i tømmerdrift i Søndre Land ca. 1900 til 1965", og prøveforelesning over emnet "Melkeprodusent-samvirket i Norge inntil 1940"

Ellers har det i tillegg til den vanlige undervisningen fra instituttets ansatte vært gjesteforelest over temaene "etnologi og lokalhistorie", "innføring i økologiske problemstillinger", "metodisk innføring i økonomi", "historisk demografi" og "økonomiske og sosiale forhold i det norske bondesamfunnet ca. 1500-1800".

Indhold

Introduktion af Kontaktudvalget	3	Håndbog i praktisk sømandskab.. 91 af Jens Kusk Jensen <i>anm. af Ole Louis Frantzen</i>
<i>ved Hans Jeppesen</i> Udvalget nedsattes i 1974 med den primære opgave at afholde en maritim konference hvert andet år. Udover dette har Kontaktudvalget siden publiceret hjælpemidler indenfor det maritime felt: årsbibliografier, guide til maritimt kildemateriale, Hvem forsker Hvad og endelig konferencerapporter.		Færøske slupfiskere..... 92 af Joan Pauli Joensen <i>anm. af Brynjulf Alver</i>
Skib og tegning	4	Vinden er vor 92 af Kaj Lund <i>anm. af Birger Thomsen</i>
<i>af Birger Thomsen</i> Hvorledes var forholdet mellem skibstegning og det færdige skib? Her redegøres for kildeværdien af de ca. 75.000 skibskonstruktionstegninger, som udgør Søetatens Kort og Tegningsssamling ved Rigsarkivet.		Strømmingsfiskare i Lövsele..... 93 af Gunnar Nordlinder <i>anm. af Poul H. Moustgaard</i>
Færøbåde	11	Folket som byggede Wasa af C.O.Cederlund Regalskeppet Wasa. Skulpturer... 95 af Hans Soop <i>anm. af Jens Lorentzen</i>
<i>af Morten Gøthche</i> En foreløbig præsentation af et studie af færøbåden på grundlag af forfatterens egne opmålinger af eksisterende både samt interviews med samtlige bådebyggere. Studiet er det første af sin art. Gennemillustreret med forfatterens opmålinger.		Kvaseskipper fra Bøjden..... 94 af Holger Rasmussen <i>anm. af Poul H. Moustgaard</i>
Rättvisan och Kramsfågeln..... 26 <i>af Lars O. Berg</i> En analyse af navneskikke for den svenske orlogsflåde viser, at hver tid har foretrukket sine navnetyper. Artiklen er også en overraskende og utraditionel indfaldsvinkel til kulturhistorien.	26	Fattigvæsenet i de sønderjyske købstæder 1736-1841..... 97 af Lars N. Henningsen <i>anm. af Bente Dahl Hansen</i>
Skibet som hjem: Kvinner og barn på langfart, ca. 1850-1910	40	Folkelig og politisk visesang..... 98 red. af Jens Henrik Koudal m.fl. <i>anm. af Otto Holzapfel</i>
<i>af Brit Berggreen</i> Med udgangspunkt i en sejlene skipperkones dagbogsoptegnelser belyser forfatteren kvindens rolle til søs samt påpeger de konsekvenser denne rolle fik for lokalsamfundet.		Folkliga bildframställningar..... 99 af Nils-Arvid Brिंगe <i>anm. af Birgit Hansen</i>
Sejlskibssøfolk	50	Popular Culture in Early Modern Europe..... 100 af Peter Burke <i>anm. af Martin Zerlang</i>
<i>af Ole Mortensøn</i> I denne artikel peges der på værdien af at indsamle mundtlige beretninger blandt søfolk og der gives et konkret eksempel på systematisk indsamlingsvirksomhed blandt søfolk i det sydfynske område.		Tradisjon nr. 8 102 red. af Reimund Kvideland <i>anm. af Torill Wyller</i>
Vraket vid Älsnabben	58	Danske kogeboøger 1616-1974..... 103 af Regina Vegenfeldt og Lilian Kornrup <i>anm. af Ole Rud Nielsen</i>
<i>af Ingrid Kaijser</i> Undervandsarkæologi er en forholdsvis ny disciplin. Med udgangspunkt i et 1700-talsvrak i Stockholms skærgård redegøres her for de metoder, der tages i anvendelse samt hvad de forskellige fund kan fortælle.		Från Sveriges Storhetstid..... 104 af Charles Ogier <i>anm. af Hjejil Resen Steenstrup</i>
Skibet i folketroen	74	Anteckningar under min vistelse i Lappmarken 105 af Jacob Fellman <i>anm. af Allan Schnipper</i>
<i>af Henning Henningsen</i> Artiklen giver en oversigt over den magi, sejlskibene gennem tiderne er blevet udstyret med. Desuden redegøres for de myter og eventyr, der har skibet som centralt emne.		Årbog for Svalbard ' 79 105 red. af Otto Risanger <i>anm. af Allan Schnipper</i>
Bevaringsaktion for M/F Korsør	84	Lokale samfunn og offentlig planlegging..... 106 red. af Trond Thuen og Cato Wadel <i>anm. af Ole Rud Nielsen</i>
Efterskrift	85	Den feudale produktionsmådes historie i Danmark 108 af Ole Bernild og Henrik Jensen <i>anm. af Henrik Bendixen</i>
Anmeldelser		Mera ljus! 109 af Per Gustavsson m.fl. <i>anm. af Lasse Scotté</i>
Splitvedjantor 86 af Anders Björklund <i>anm. af Brit Berggreen</i>		Den feudale produktionsmådes historie i Danmark 108 af Ole Bernild og Henrik Jensen <i>anm. af Henrik Bendixen</i>
Lundebusar och bondsjåare..... 87 af Anders Björklund <i>anm. af Asbjørn Tyssen</i>		Maritime minder fra Svendborgsund..... 91 af F. Holm-Petersen <i>anm. af Benny Christensen</i>
Skutor och Sjöfolk..... 87 af Ivar Brange m.fl. <i>anm. af Ole Lisberg Jensen</i>		