



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – 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

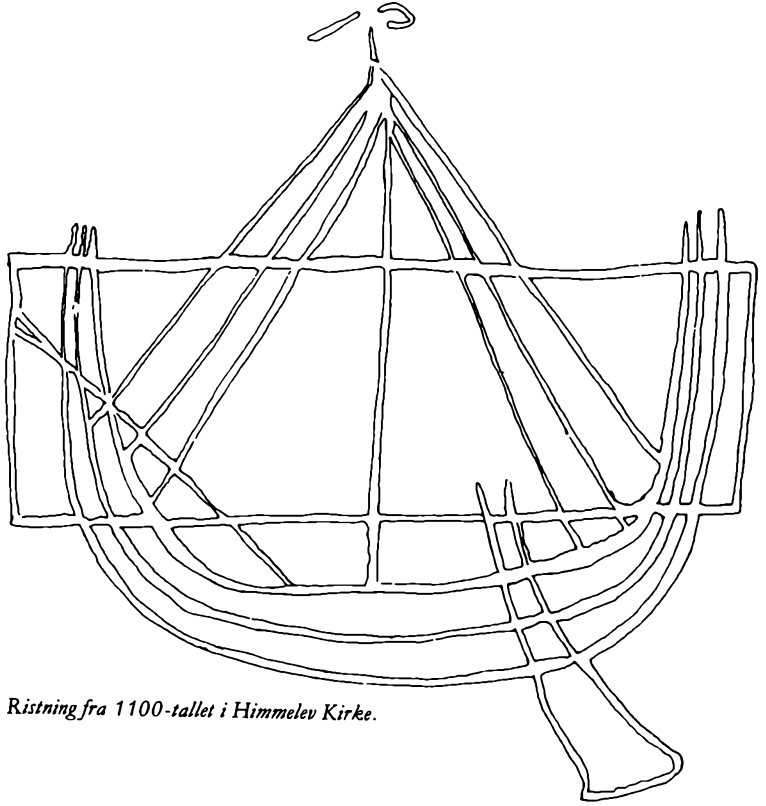
Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

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

Maritim Kontakt · 3



Maritim Kontakt · 3



Ristning fra 1100-tallet i Himmelev Kirke.

Maritim Kontakt udgives af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, Hellerupvej 51 E, 2900 Hellerup. Redaktionssekretær, produktion og lay-out: Jens Lorentzen. Tryk: Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern. © Kontaktudvalget og forfatterne. København 1982. Ekspedition: Maritim Kontakt, Hellerupvej 51 E, 2900 Hellerup. ISBN: 87-87947-04-8. ISSN: 0106-7818.

Omslagsbilledet: Thisted havn ca. 1897. Kjølbj fot. Nationalmuseet 2. afd., nr. 1965:52.

Byseglene i Ole Ventegodts artikel er gengivet efter Herbert Ewe: *Schiffe auf Siegel, Bielefeld og Berlin* 1972.

I serien *Maritim Kontakt* er hidtil udkommet:

Maritim Kontakt 1: Jørgen H. Barfod: Nyboderstudier. Heine Jørgen Kisby: Marstal-jagten – min hobby. Ole Mortenson: Sømandens dagbog. Erling Pade: Beretningen om A. C. Sparrevogns Loggeuhr. A. Hjort Rasmussen: Mistænkeliggørelse og selvtægt i 1870–80ernes danske indvandsfiskeri. Birger Thomsen: Det Vestindiske Søkorps 1760–1769. Morten Gøthche: Sluppen Ruth – rapport om restaureringen af Nationalmuseets slup. Jens Schou Hansen: Refleksions seismisk marinarkæologi. Hanne Poulsen: Falske kaptajnsbilleder.

Maritim Kontakt 2: S. A. Saugmann: Vikingernes tidsregning og kursmetode.

Maritim Kontakt 4: Under sejl påny. Træskibsejernes Sammenslutning 1971–1981. Ole Crumlin-Pedersen: Forhistorien. Max Vinner: De første år. De næste år – Åge Larsen. Sven Sand: 1978–1981. Morten Gøthche: Om at restaurere gamle træskibe. Steen Siebken: Skonnerten Martha af Vejle. Birger Thomsen: Baltimore-klipper-skonnerten. Carl Frederik Garde: Med brosten i lasten. Knut von Trepka: RS No. 1 Colin Archer. Hans Jeppesen: En skipperfamilie 1870–1931. Christian Nielsen: Sprydstageriggen. Henrik Hvass: Ingenting med noget indeni. Kerteminde havn. Peter Skanse: Bruksbåtar i Skåne. Henning Henningsen: Fatter Jahns Sølov. Benny Christensen: Skibstømmerlærlinge for 200 år siden. Jens Lorentzen: Snaubriggen Hvalfisker, ex Benoben. Bent Andersen, Erik Andersen, Anni Rannow, Hans Toft og Inger Wagner: Den siste Viking. Aksel Sandemose: Marstal-Skonnerterne under Labrador. Holger Munchaus Petersen: Fra hjuldampere til tremastet sejlskonnert. Sven-Erik Ravn: Syv år for Jensine. Anders Monrad Møller: Medens vi venter på vrag. Kaj Lund: Træskibene og tossefuglen.

Under forberedelse:

Maritim Kontakt 5: Jørgen H. Barfod: Christian IV's Nyboder.

Indhold

Benny Boysen: Søfarten omkring Struer. Et provinsmuseums arbejde med den lokale søfart . 2

Ole Louis Frantzen: Den danske flådes karronader . 13

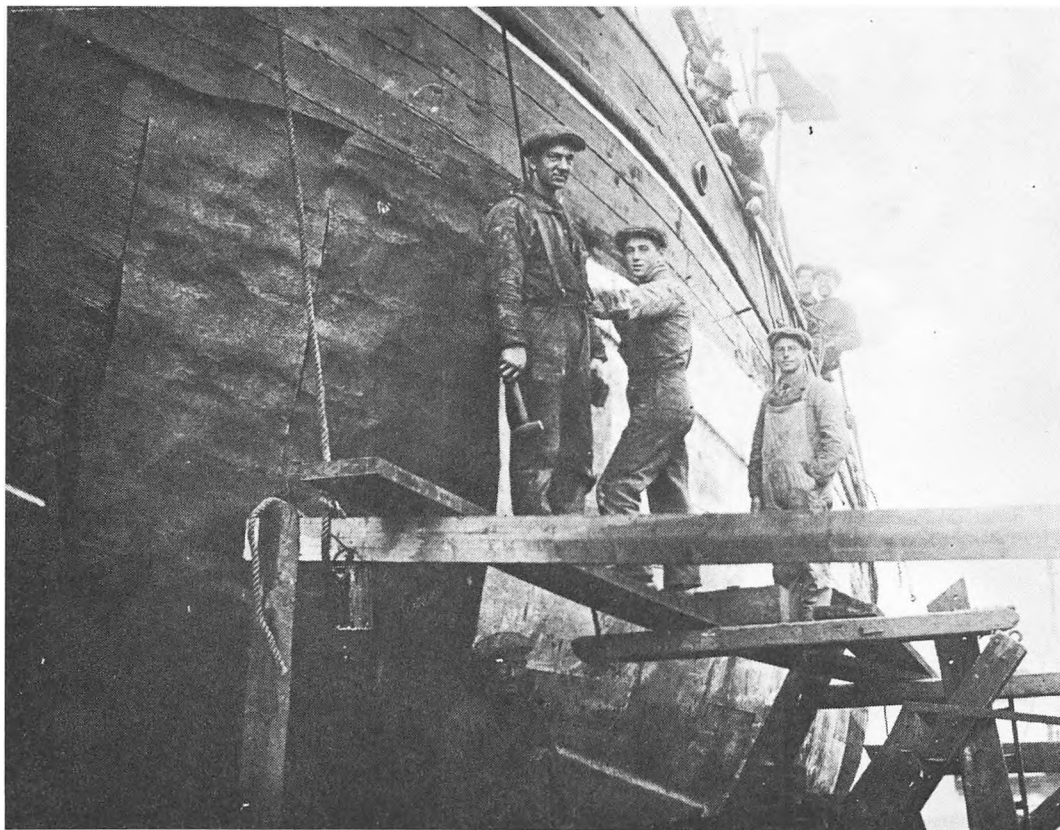
John Hackman: Skonnertskipet *Sigyms* sejlads på Danmark 1927–1937 . 25

Anders Monrad Møller: Fra Galeoth til Galease – om en søfartshistorisk disputats . 31

Ulla Lund og Birger Thomsen: *Lilla Dan* togtet 1980 – sportsdykkeren og marinarkæologien . 41

Ole Ventegodt: Skibe og søfart i danske farvande i det 12.–14. århundrede . 47

Benny Christensen: Om den maritimhistoriske konference i Svendborg . 93



Det maritime miljø i Struer har gennem tiden tiltrukket en lang række arbejdspladser, som er med til at tegne et alsidigt billede af søfartsbyen. Her kan nævnes motorfabrikker, bådebyggerier, skibsværft, kul- og gruskompanier, havnebygningsentreprenør m.v. Desuden er havnen i sig selv et spejl af 125-års udviklingshistorie. Billedet ovenfor er hentet fra det næsten 100-årige skibsbyggeri i Struer: Jens Laursen & Sønner.

Benny Boysen

Søfarten omkring Struer

Et provinsmuseums arbejde med den lokale søfart

Da Struer i 1917 blev købstad, valgte man at sætte et anker i byvåbnet for at markere, at forudsætningerne for byens opståen og udvikling lå i tilknytning til det maritime. Det var noget enhver vidste, uden at der egentlig forelå materiale, som kunne dokumentere denne opfattelse.

Ved min tiltrædelse som leder af Struer museum i 1976 faldt det derfor naturligt, at jeg optog arbejdet med byens forhold til søfarten som et hovedemne og forsøgte at finde frem til den dokumentation, enhver historisk opfattelse bør bygge på.

Den periode, der skulle arbejdes med, var forholdsvis veldefineret. Yderpunkterne var 1839 og ca. 1960. Før 1839 lå Struer indespærret i en fjord, domineret af skibe og købmænd fra Aalborg, men ved stormfloden samme år skabtes en sejlbar rende, ud til Vesterhavet, som bl. a. medførte, at den gamle skudehandel langs Thys vestkyst kunne rykke ind i Limfjorden og udvikle en lang række nye handelspladser. En udvikling, som yderligere forstærkedes af den begyndende liberalisering af næringslivet. Det andet yderpunkt – 1960 – markerer et tidspunkt, hvor Struers betydning som aktiv søfartsby må siges at være ophørt.

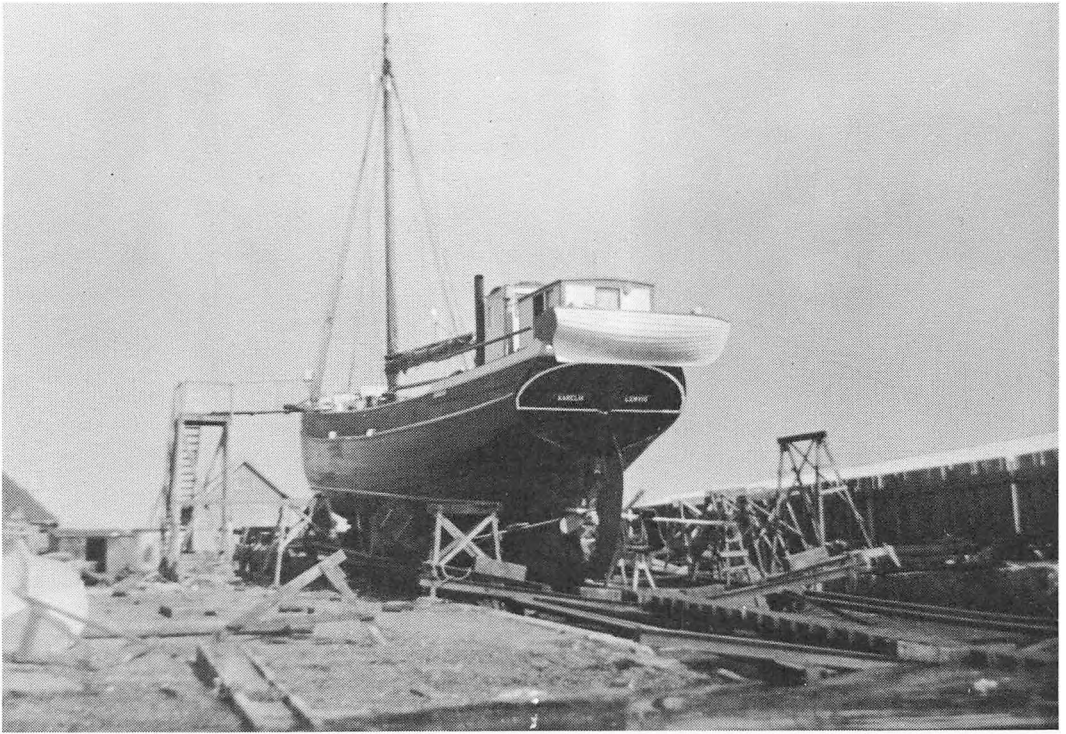
I denne ca. 140-årige periode afspejler Struers søfartshistorie, såvel udviklingslinjer, som er karakteristiske for hele landet, som forhold, der er helt specielle for Struer.¹

Det første arbejde bestod i at skaffe overblik over omfanget af den flåde, som i tidens løb har haft hjemsted i Struer. Hjælpe-midlet hertil har først og fremmest været flagbøgerne og de originale skibsregistreringsprotokoller. I perioden før flagbøgerne er hjemmeflåden »fanget« ved gennemgang af lodsjournalerne for henholdsvis Agger/Thyborøn Kanal og Frederik VII's Kanal,² hvorigennem skibene nødvendigvis måtte passere.

De mindre fartøjer, som stort set kun var beskæftiget inden-fjords med at fragte korn og tegl er registreret fra forskellige toldarkivalier.³

Ud fra ovennævnte er fremkommet et kartotek med ca. 150 skibsnavne med tilknytning til Struer. Udover skibsnavne rummer kartoteket også de såkaldte »tørre« data som tonnage, kendingsbogstaver m.v.

Det har naturligvis været lidt af en udfordring at skabe rigtige levende skibe ud fra disse oplysninger, hvilket ikke har kunnet ske uden indsamling af en lang række supplerende oplysninger.



Et par Struerfartøjer har således forsøgsvis fået rekonstrueret deres livsløb. Det drejer sig om kuffen »Johanne« og motorjagten »Anna«, hvoraf førstnævnte er et eksempel på et skib, hvis historie kun kan rekonstrueres arkivalsk, hvorimod »Anna«s historie bl. a. kan rekonstrueres gennem interviews, med en række nulevende kilder.⁴

De skibstyper, som først vandt indpas i Limfjordsområdet, var væsentligst typer af nordfrisisk oprindelse. Kuf, tjalk og evert er betegnelser, som går igen i beskrivelserne, men tillige ses skibene karakteriseret ved taklingen, og en evert kan lige så vel ses betegnet galease.

Ejendommeligt nok er et af de sidste erhvervsaktive fartøjer med hjemsted i Struer netop en stålbygget evert,⁵ så typen har holdt sig godt i området. En anden af de kendte everter med fortid i Struer er »Hermann«, der senere fik hjemsted i Skive. Skibet er som Tysklands sidste træbyggede evert bevaret som museumsskib i Itzehoe – udstillet midt på rådhuspladsen!⁶

De første skibe blev som regel købt indstrandet på den jyske vestkyst af købmændene i Struer og Holstebro, men da ingen af byerne havde nogen søfartstradition, blev eksperticen til at sejle med disse skibe hentet udefra. I 1840'erne og 50'erne var det overvejende søfolk fra Fanø, som førte Struerskibene, men derefter

Karelia af Lemvig (ex Nora af Struer) på bedding i Løgstør. Skibet var da nedtaget til jagt. På modstående side ses en model af skibet udført efter de originale tegninger fra Rasmus Møllers værft i Faaborg 1899. Modellen er nu kirkeskib i Struer kirke.

En udløber af museets arbejde med søfarten har været konsulentbistand ved bygning af kirkeskib. Valget faldt på skonnerten Elona af Faaborg, der gennem 37 år var hjemmehørende i Struer som galeasen Nora. Modellen er udført af Alfred Pedersen, Struer, der i sin tid var med til at nedtage skibet.

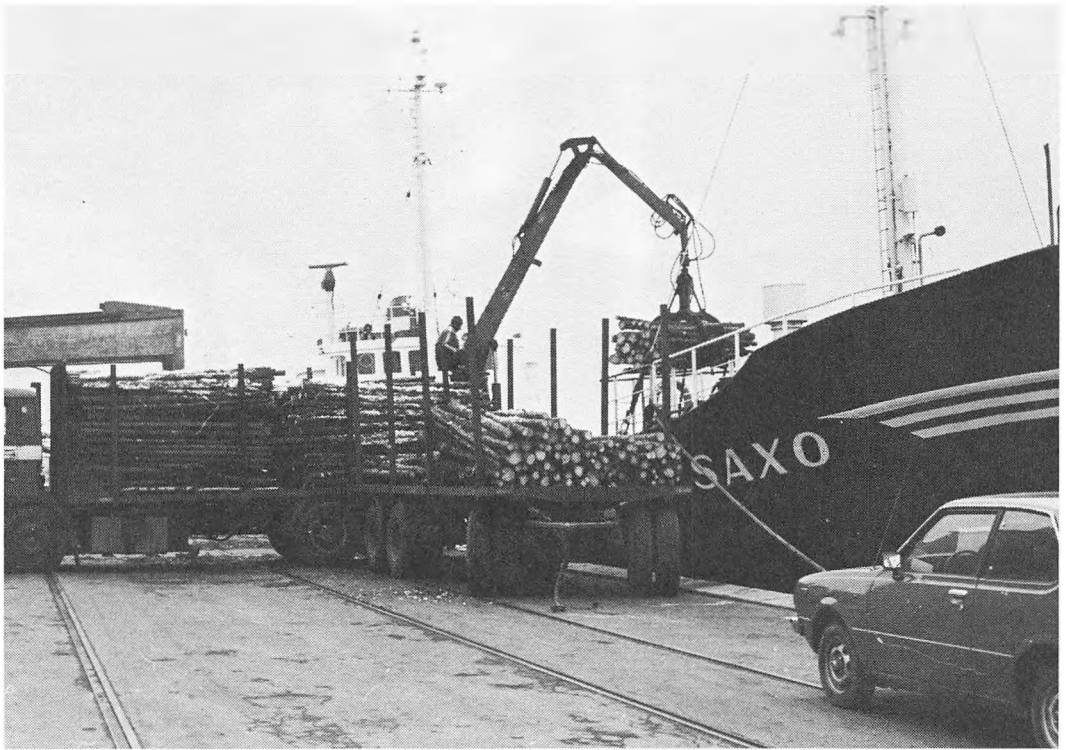


begyndte enkelte lokale familier at have søfarten som erhverv gennem et par generationer.

Igen er materialet overskueligt, idet kun et par familier udviklede sig til egentlige skipperslægter, hvilket gør det overkommeligt at foretage dybere undersøgelser. Slægten Vejsbjerg stammede fra Venø, men blev senere knyttet til Jegindø, hvorfra ikke mindre end 11 sønner drog ud som skippere og søfolk på Limfjorden. Det er klart, at netop denne slægt og de økonomiske forbindelser mellem brødrene påkalder sig særlig interesse og kan ventes gjort til genstand for en nærmere undersøgelse, ikke mindst fordi slægten opererede fra flere havnebyer såsom Lemvig, Oddesund, Thisted, Aalborg og Struer.

Af de købmandsrederier, som påkalder sig særlig opmærksomhed, er konsul H. P. Rygård i Struer og dennes svigersøn, købmand Niels Lassen Thomsen i Doverodde. For begges vedkommende er indsamlet et materiale til belysning af deres omfattende rederivirksomhed, som for dem begge slutter omkring år 1860. Af tidsmæssige årsager har det endnu ikke været muligt at få dette materiale færdigbehandlet.

En stor del af museets arbejde har som skitseret ovenfor været at skaffe dokumentation for den tidligste søfart gennem arkivundersøgelser. En anden opgave har været at sikre dokumentation for den periode, som ligger op til vor egen tid. Gennem de



seneste år har museet således optaget henved 20 interviews med mennesker, som har haft forbindelse til den lokale søfart. Det gælder tidligere søfolk, havnearbejdere, lagerforvaltere, havnefoged, værftsdirektør m. fl. En del af disse bandede interviews er blevet udskrevet, for at lette brugen af oplysningerne.

En anden side har været at fremskaffe billedmateriale, specielt billeder af byens skibe.

Fra et meget stort antal privatpersoner og museer er fremskaffet et yderst varieret billedmateriale. En pengegave fra en lokal bank i anledning af museets 50-års jubilæum i 1980 gjorde det muligt at fremskaffe akvareller af de Struerskibe, som den blandt søfolk højt agtede marinetegner Otto Stoltenberg havde »skitset«, under deres ophold i Kalundborg. Der er her tale om et særligt værdifuldt materiale. Dels er akvarellerne særdeles udstillingsegnede, dels har Stoltenberg dateret sine skitser, der således giver mulighed for at følge nedtaklingen af skibene. Et skibs nedtur fra fore-and-aft-skonnert over galease til motorjagt var ikke ualmindelig, men hvorledes så skibet ud lige netop i de år, det var hjemmehørende i Struer? Oplysningen vil for det meste også kunne hentes i skibsregistrene, men det synsmæssige indtryk af en stor tremastet skonnert, der fører sig frem med en enkelt nedtaklet mast – det må der billeder til at vise.

En af de traditionelle importører over Struer havn (hvis navn rettelig er Holstebro-Struer Havn) var tømmer. I disse år er billedet vendt helt om. Nu udskibes gran fra de midt- og vestjyske plantager til cellulosefabrikation i Varberg, Halden og Skien. På billedet lastes Saxo af Nørresundby (ex Jenbo af Marstal). Lastningen foretages med lastbilens egen kran og chauffør og varer sjældent over en enkelt dag. Billedet er taget 13. marts 1980.



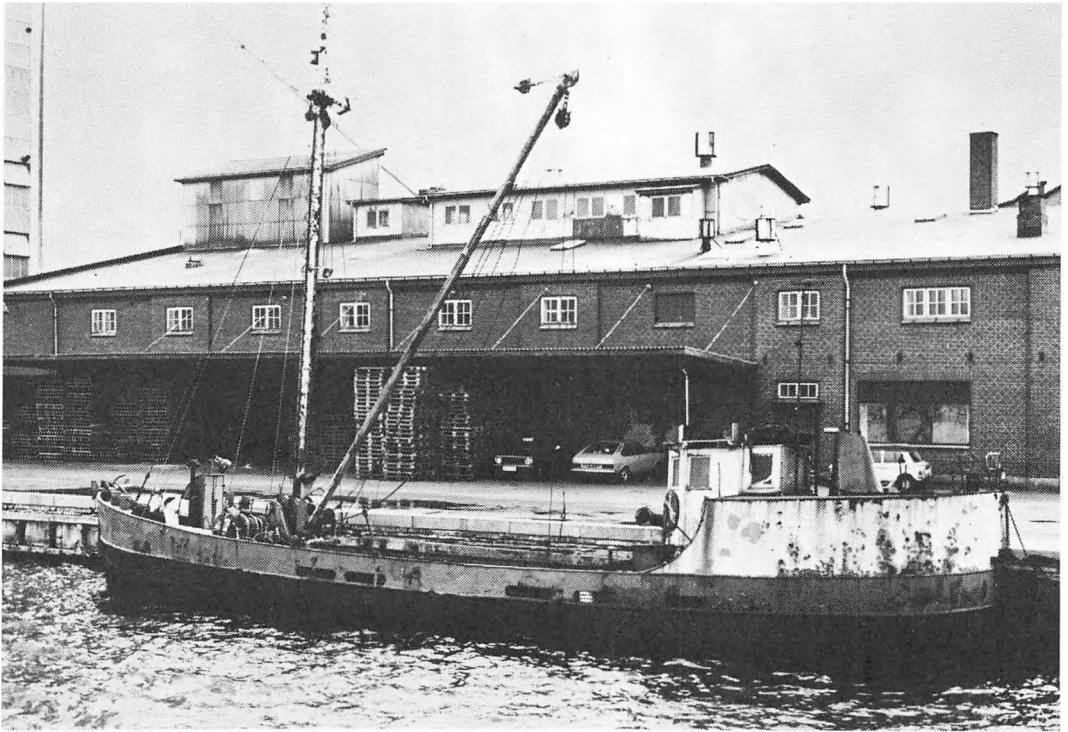
*Norsk Hydros »pallebåde«
Knardal, Fykan og Klev-
strand af Bergen er hyppige
gæster i Struer havn. Den
stærkt rationaliserede udlosning
gør anløbet til en kort oplevelse.
Skibene ankommer fuldt lastede
om morgenen og afsejler ved
middagstid efter at have udlosset
bened 1000 tons kunstgødning.
På billedet, der er optaget 19.
juli 1978, losses Knardal.*

Et af problemerne i arbejdet med Struers søfart er det forhold, at trådene bestandig løber ud af byen og giver kontakt til andre lokaliteter. At det er og må være således, ved enhver forsker, for selvfølgelig kan man ikke isolere en lokalitet og betragte den uden sammenhæng med omverdenen. Det besværlige består da også i, at det, som i første omgang forekom overskueligt i tid og sted, svulmer op og bliver uoverskueligt. En af måderne til at bevare overskueligheden på, er at arbejde med tilpas små enheder, og når man så igen arbejder med disse små enheder, kan det være vanskeligt at afgøre, om de har nogen betydning for helheden, eller om de kun har relevans for en selv. Man må investere tid og kræfter i f.eks. at undersøge en række enkeltskæbner uden at vide, om resultatet vil være umagen værd eller en fejl-investering.

Med dette forhold for øje kunne man så gå igang med at dybdegrave hvert enkelt skibs historie, men så ideelle betingelser gives næppe på noget provinsmuseum.

En tredje side af arbejdet er dokumentationen af den aktuelle skibsfart omkring byen.

For dette arbejde er det både ønskeligt og nødvendigt med et nært samarbejde med havnens myndigheder og virksomheder.



Havnestyrelsen, havnefoged, skibsmægler og skibsværft er alle særdeles medgørlige og villige til at stille materiale til rådighed, og henvender sig ikke sjældent til museet i anliggender, vi så kan være behjælpelige med.

Et savn i museets arbejde har været den manglende fotografiske dokumentation af arbejdslivet på havnen ikke mindst i 1920'erne og 1930'erne, hvor havnen havde nogle af sine bedste år. For at en museumsmand ikke om 50 år skal sidde og efterlyse samme dokumentation fra 1970'erne og 1980'erne, sørger museet for jævnligt at fotografere arbejdet på havnen, således det ikke blot fremgår, hvilke skibstyper der benytter havnen, men også således, at man får indtryk af de forskellige losse- og lasteteknikker, som anvendes.

Efterhånden åbenbares det for en, at der er påfaldende store lakuner i den danske søfartshistorie. Opmærksomheden er blevet tiltrukket af de store skibe i oversøiske farter, hvorved den hjemlige søfart er blevet stedbarnet. Lad mig som et par helt uopdyrkede felter nævne emner som sejladsen med tegl på Limfjorden, men det er måske kun set fra mit skrivebord, at dette emne forekommer relevant.

Rust- og monjepletet ligger stenfiskerfartøjet Drugis af Svendborg (ex Grethe af Ærøskøbing) i Struer havn. Skibet er bygget 1906 på van Dieflers værft i Waterhuizen, og fylder således i år 75 år. Nogen skønhedsåbenbaring er der ikke tale om, men det rokker ikke ved den kendsgerning, at skibet er et stykke levende historie. At stenfiskerhvervet i øvrigt udmærket kan forenes med god vedligeholdelsesstand er STF 1609 Anna af Nørresundby (ex Palo af Bandholm) beviset på.

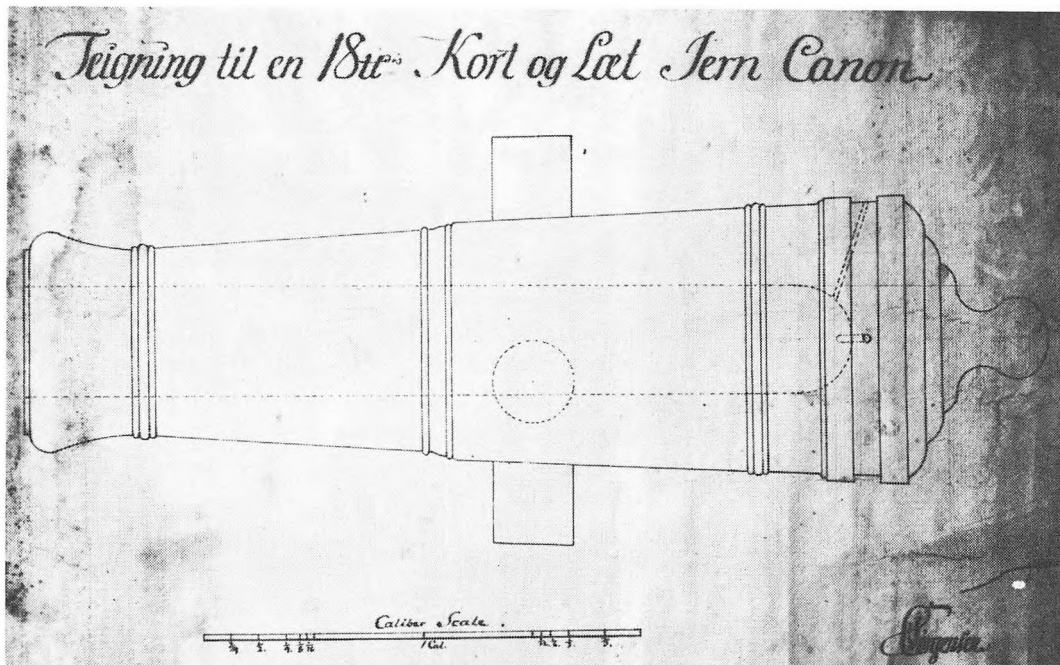
Et andet forsømt område i forskningsmæssig henseende er stenfiskeriet og ikke mindst stenfiskerflåden.

Den arbejdende stenfiskerflåde i Danmark udgør faktisk et sejlede museum. Her findes skibe af meget høj alder med en interessant historie, men så snart de forsynes med stenfiskernummer regnes de ikke længere for skibe, men som en slags entreprenørmaskiner, der falder uden for søfartshistorikernes interesser. Opfattelsen af stenfiskeriet som et tidligere fattigmands-erhverv er utrolig sejlivet, men i virkeligheden holder dette erhverv liv i en række fartøjer som forlængst er udkonkurreret på fragtmarkedet. Adskillige af disse gamle fartøjer har oplevet at blive »opdaget« og købt som lystfartøjer, der er blevet ført tilbage til oprindeligt udseende.

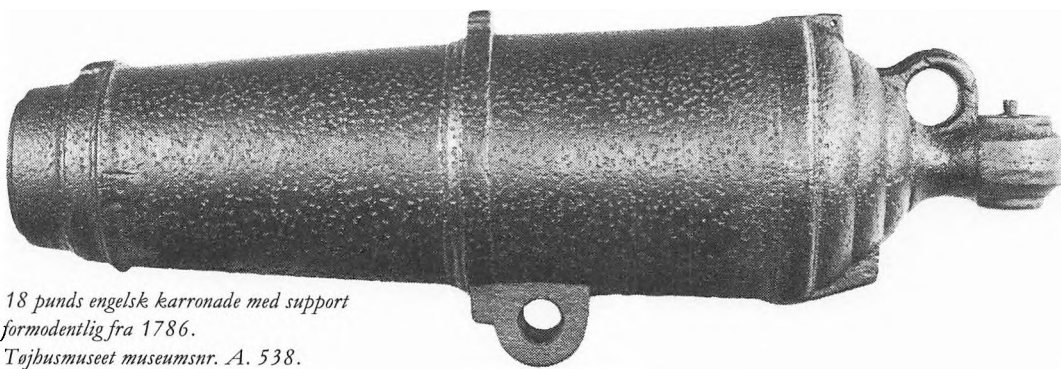
Personligt finder jeg, at Danmarks historiske position som søfartsnation ikke kun bør bygge på »imperialistiske« principper, men i lige så høj grad må bygges på den helt lokale søfartstradition, og skulle Struer museums undersøgelser med tiden kunne levere et par mursten til dette byggeri, så har undersøgelsen dog givet andet end fornøjelsen til en selv.

Noter og henvisninger

1. En del af disse forhold fremgår af min bog »Den Havn ved Struer«, som netop i år er udsendt af Holstebro-Struer Havnestyrelse.
2. Opbevares henholdsvis i Lemvig Museum og Limfjordsmuseet, Løgstør.
3. Særligt givtige i denne henseende har toldbøgerne for Holstebro 1838–1860 været (Landsarkivet, Viborg, bestillingsnr. B. 308, løbenr. 52–82).
4. Artiklen »Kuf »Johanne« af Holstebro« fremkom i Holstebro Museums årsskrift 1979, og artiklen »Motorjagten »Anna« af Struer« i Hardsyssels Årbog 1980.
5. Ralsugeren STF 47 »Røsen« ex »Louise« af Gråsten. (Se min bog »Røsen« af Struer – en veteran på Limfjorden« – Forlaget Bogtrykkergården 1979).
6. Se Herbert Karting: Hermann aus Wewelsfleth. Deutschlands letzter hölzerner Frachtewer (1979).



Tegning af en 18 pd. kort og let jernkanon, 1792. Beregnet til armering af de Stiboltske kanonerbåde. RA KTS SØE des. C-106.



18 punds engelsk karronade med support
formodentlig fra 1786.
Tøjhusmuseet museumsnr. A. 538.

Den danske flådes karronader

Fra ca. 1500 og til 1840'erne skete der kun få innovationer indenfor søartilleriet, idet man i alle disse år udelukkende anvendte forladekanoner. Konstruktionen af karronaden var en af de få nyskabelser, der fandt sted. Denne pjece var en kanon, som i forhold til sit meget korte løb og ringe vægt havde et stort kaliber, hvilket adskilte den fra de hidtil benyttede kanoner, der med samme kaliber både var tungere og længere.¹ Under Revolutions- og Napoleonskrigene blev karronaden et populært våben, især i den engelske flåde.

Hverken fra international eller fra dansk side er karronaden nærmere beskrevet. Ganske vist omtales kanonen i alle oversigtsværker, men generelt er der tale om få og spredte oplysninger.²

Selvom den danske marinelitteratur således er svag på dette område, er det ikke materiale, der mangler. Mange af de dansk konstruerede karronader findes på Tøjhusmuseet, og i søartilleriets arkiv i Rigsarkivet ligger et omfattende skriftligt materiale.³

På denne baggrund vil det være værdifuldt at få et overblik over brugen af karronader herhjemme, og hensigten med denne artikel er derfor at redegøre for hovedlinierne i den danske marines anvendelse af karronaden. I forbindelse hermed er det naturligt at sammenligne udviklingen i Danmark med den i udlandet, fordi der er tale om et internationalt våben.

Konstruktionen af karronaden skyldes i første omgang den engelske videnskabsmand Benjamin Robbins, som i 1747 foreslog at forøge kanonerens kaliber på bekostning af deres rækkevidde, eftersom de fleste skibskampe foregik på nært hold, og de skader, man påførte fjendens skibe, i høj grad afhang af kuglernes størrelse. Disse tanker blev imidlertid først realiseret adskillige år senere, da det skotske jernværk Carron begyndte at eksperimentere med støbningen af sådanne kanoner. Efter mange forsøg lykkedes det i 1776 at konstruere en duelig kanon, der fik navn efter støberiet. Karronaden blev hurtigt efterspurgt som armering på koffardiskibe, og snart blev den engelske marine også interesseret i den nye pjece. I mange tilfælde erstattede karronaderne de mindre 4 til 12 pundes kanoner, og der var en tendens til, at pjecen blev hovedarmering på brigger og lignende små krigsskibe. På de større skibe – linieskibe og fregatter – placeredes karronaden ofte på skansen og bakken. Englænderne støbte karronader i alle kalibre lige fra 96 til 12 pundige. De hyppigst anvendte var dog pjecer med kalibre fra 12 til 32 pund.⁴

Når karronaden blev så populær i den engelske flåde, skyldtes det følgende:

1. Karronadens ringe vægt medførte, at den kunne betjenes af færre matroser end en kanon af tilsvarende kaliber, og samtidig kunne man skyde hurtigere med den.
2. Den skød forholdsvis præcis indtil ca. 400 meter, fordi spillerummet – afstanden mellem løbets væg og projektilet – var mindre end normale kanoner. Dette resulterede også i, at man kunne reducere krudtladningen, hvilket igen betød, at kuglen bevægede sig langsommere gennem skudbanen end de hidtidige pjecer, hvorved kuglen gennembrød den fjendtlige skibsside med ringe overskudskraft. Herved fandt en voldsom splintdannelse sted, som ofte påførte fjenden store tab i døde og sårede.

Når man var i stand til at konstruere karronaden så let, skyldtes det netop anvendelsen af en mindre ladning, idet man på denne måde kunne formindske godstykkelsen – afstanden bagtil på kanonen mellem løbets væg og karronadens ydre overflade. En vis godstykkelse var nødvendig af hensyn til risikoen for løbssprængning, men jo mindre godstykkelsen var, jo mindre kom pjecen til at veje.

3. Endelig kunne karronaden anvende den samme ammunition som kanoner med tilsvarende kaliber. Især benyttedes til kamp på klos hold kardæsker eller skrå – beholdere eller sække med mange små kugler.⁵

Kort sagt var karronaden et formidabelt våben til hurtigskydning på nært hold med bl. a. kardæsk, og det var netop denne kampform, som englænderne foretrak.

Karronadens mange fordele blev naturligvis kun vundet på bekostning af andre forhold, i særlig grad præcision ved skydning på større afstande, bevægelighed og rolighed i selve skudafgangen.

Pjecen lå i en blok, der stod på en slæde, som tilsammen udgjorde affutagen, skytsunderlaget. Da rekylen var meget voldsom, skete det ofte, at karronaden med blokken kastedes ned af slæden. For at formindske rekylen forsøgte man da at sætte pjecen i en fast eller meget kort broge, men herved reduceredes baksningsfriheden, og trykket på skibssiden blev langt voldsommere.

En ikke uvæsentlig mangel var også, at karronaderne ved anvendelse på øverste dæk let tændte ild i vanttaljerebene på grund af deres korte løb. Dette prøvede man at bøde på ved at bringe affutagen længere frem til skibssiden, således at munden kom længere ud fra denne. Herved blev man imidlertid tvunget til at gøre kanonporten meget større, hvorved ikke alene skibets over-

del svækkedes, men mandskabet blev også langt mere udsat for kardæsk- og musketild.⁶

Under Den amerikanske Frihedskrig 1778–83 vandt karronaden stor udbredelse, bl. a. fordi den bidrog til en række engelske sejre.

Efter krigen indførte franskmændene i 1787 karronader eller karronadelignende pjecer, hvorimod de andre sømagter først indførte karronaden omkring år 1800 eller senere.⁷

I Danmark havde man med interesse fulgt indførelsen af karronaden i den engelske flåde, og for at få nærmere besked om pjecens egenskaber besluttedes det i 1786 at indkøbe 7 karronader af forskellige kalibre.

Ved ankomsten til København blev de afprøvet på Amager Fælled, hvor de klarede alle prøver, som man afholdt for at sikre sig mod løbssprængning. For også at erfare hvorledes de ville opføre sig til søs, foretog man en række skydninger, hvor de lå i en rapert, som om de stod på et skibsdæk. Det viste sig nu, at de var meget urolige på grund af deres meget kraftige rekyle, og samtidig bevirkede det korte løb, at gnister og flammer fra munden blev bragt indenbords.⁸

Efter disse erfaringer blev en eventuel anskaffelse af karronader udskudt for igen at blive taget op i 1790. Dette skete i forbindelse med nedsættelsen af en norsk kystforsvarskommission, hvor man ønskede anskaffet et mindre sejlskib til støtte for rofartøjer under kamp i den norske skærgård. Fabrikmester Stibolt konstruerede nu efter engelsk forbillede en brig, hvis armering skulle bestå af enten 18 stk. 6 pundes kanoner eller 18 pundige karronader. Der blev herefter igen afholdt en række forsøg med de engelske karronader, men ligesom tidligere mente man, at de var for urolige, og man var da også betænkelig ved det voldsomme pres på skibssiden som følge af den kraftige rekyle. Man anså dem derfor ikke som velegnede til skibsbrug, derimod ville de være glimrende til Københavns søforsvar. Især ville de største kalibre være udmærkede på grund af deres store ildvirkning ved skydning med kardæsk.

På denne baggrund blev det besluttet ikke at anskaffe flere karronader, men for dog at få et sværere skyts end de hidtil benyttede små kanoner til de mindre skibe, bad man tøjmasteren om at konstruere en kort og let 18 pundig kanon – en karronadelignende pjece. Under en række forsøg med den nye kanon viste det sig, at den ikke var nær så urolig som karronaderne, hvorfor man støbte så mange, at man kunne armere 4 nybyggede brigger med denne pjece.⁹

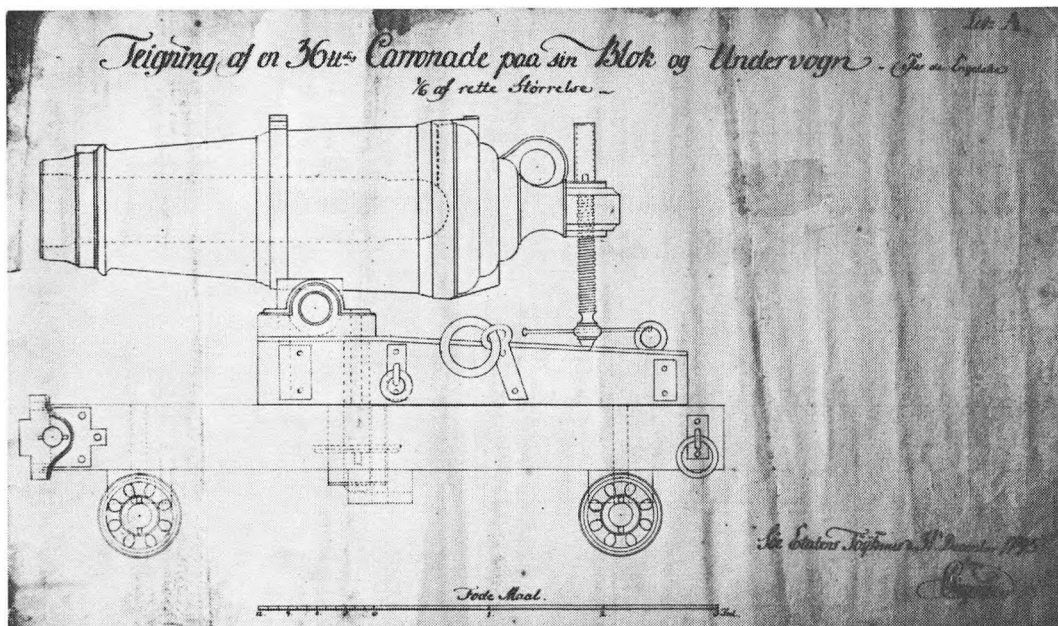
De store sømagters brug af karronaderne betød imidlertid, at der fortsat var interesse for kanonen i den danske flåde. I forbin-

delse med indførelsen af et nyt eksercerreglement for skibsartilleriet i 1794 kom flere officerer ind på anvendelsen af karronader, idet de henviste til, at englænderne og franskmændene i vid udstrækning placerede svære karronader på bakken og skansen af lineskibene til skydning med kardæsk. For at få undersøgt denne anvendelse af pjecerne blev konstruktions- og artillerikommissionen bedt om en udtalelse herom. Kommissionen mente imidlertid, at man ikke havde tilstrækkeligt kendskab hertil. En enkelt officer, den kommende fabrikmester F. C. H. Hohlenberg, gik dog varmt ind for karronaderne, men han var samtidig af den mening, at man først burde gøre sine egne erfaringer, inden en afgørelse blev truffet.¹⁰

Hohlenberg fik snart lejlighed til at gøre sine synspunkter gældende, for han blev kort tid efter beordret til at konstruere en 36 kanoners fregat førende 12 pundige pjecer. Den 1. juni 1795 indsendte han en tegning til en sådan fregat med denne armering, men på skansen skulle den føre 24 punds karronader. Tilliden til den unge Hohlenberg var så stor, at han også blev bedt om at udfærdige en tegning til et 74 kanoners lineskib. Også dette skib foreslog han bestykket med karronader – 8 stk. 36 pundige på skanse og bak. Begge hans tegninger approberedes kort efter, og tøjmaster Jørgensen gik herefter igang med at konstruere disse karronader.¹¹ I januar 1796 blev hans tegninger sammen med en redegørelse for hans konstruktioner sendt til bedømmelse i konstruktions- og artillerikommissionen. Forskellen mellem tøjmasterens karronader og de indkøbte engelske var først og fremmest, at hans karronader var uden kammer og havde tapper ligesom almindeligt skyts. Herved mente han at kunne formindske deres rekyle, hvilket var den alvorligste indvending mod dem.

Under kommissionens behandling af sagen fulgte den kaptajn-løjtnant Høyers indstilling. Han var af den opfattelse, at der burde udarbejdes andre tegninger, idet han ønskede undersøgt, hvilken udformning af pjecen der var den bedste. Når Høyers mening havde så stor vægt, skyldtes det, at han havde fået en omfattende artilleristisk uddannelse i udlandet.

Der blev nu fremstillet 12 karronader af forskellig kalibre og udformning, og i december 1796 blev de afprøvet og godkendt af artillerikommissionen. Nogen egentlig afklaring af spørgsmålet om den bedste udformning synes ikke at have fundet sted, men tilsyneladende foretrak man de 18 og 24 pundige karronader med tapper, for i årene 1796–1802 støbtes et stort antal af disse. De 24 pundige anvendtes som skanse- og baksarmering på Hohlenbergs nye 74 kanoners lineskib og hans store 40 kanoners fregatter, hvorimod den 18 pundige karronade blev benyt-

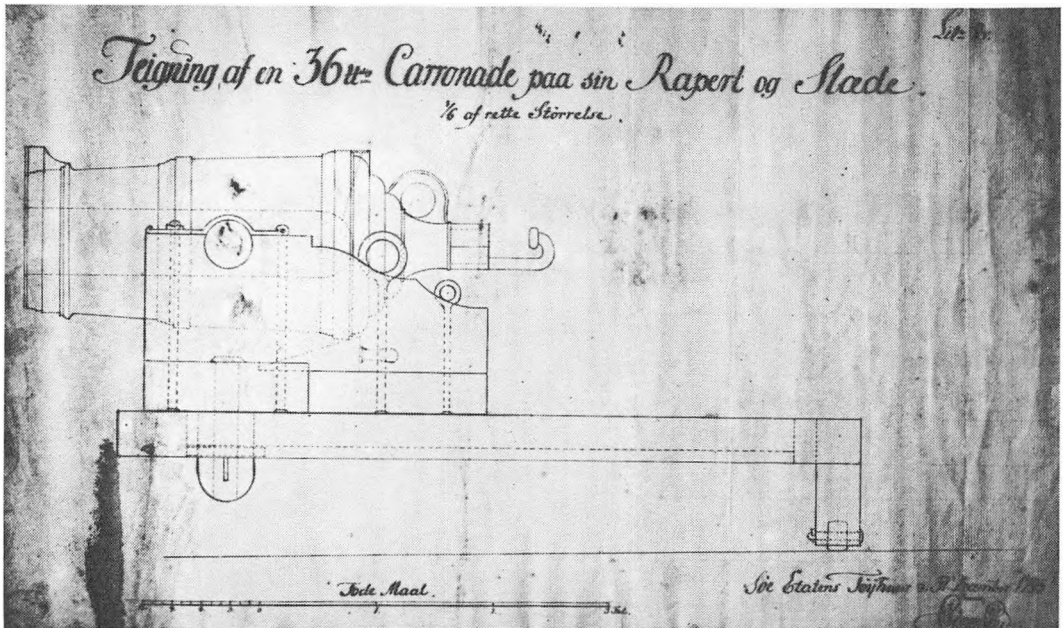


Tegning af en 36 pd. karronade med support af søtøjmester Jørgensen. 1795.
RA KTS SØE des. C-245a.

tet som skansearmering på hans 36 kanoners fregatter – f. eks. *Najaden*.

I de følgende år udarbejdede Hohlenberg tegninger til en række nye skibstyper, hvor karronaden indgik som en del af bestykningsen; endog som hovedarmeringen på mindre skibe. Baggrunden for Hohlenbergs mange nye konstruktioner var hans ønske om at standardisere og reducere antallet af flådens skibstyper. Dette skyldtes dels økonomiske hensyn, dels et ønske om at skabe stærkere kampskibe. Sine ideer havde han i 1801 nedfældet i et forslag til en ny flådeplan, hvor et helt nyt, lidt mindre 74 kanoners lineskib skulle udgøre hovedmassen af lineskibsstyrken. Dette skib skulle efter engelsk forbillede armeres med 30 pundige kanoner på underste batteridæk. I den danske flåde anvendtes 36 pundige som sværeste kaliber, men ved at gå ned i kaliber kunne der spares vægt og dermed penge. Samtidig foreslog Hohlenberg, at det nye »masseskib« bestyknedes med 30 punds karronader på skanse og bak for dels at forstærke skibets kampkraft under kamp på klos hold, dels for at reducere antallet af forskellige kalibre skyts. Den samme type karronade mente han dernæst også burde indføres som hovedarmering på letfregatter eller korvetter med åbent batteridæk.

Kaptajnløjtnant Høyer blev nu bedt om at konstruere en 30 punds karronade, der blev indført i marinen efter omfattende forsøg. 4 korvetter armeredes med denne pjece, men ingen lineskibe, fordi det ikke samtidig lykkedes at fremstille en duelig



Tegning af en 36 pd. karronade med tapper af søløjmester Jørgensen. 1795.

RA KTS SØE des. C-245c.

30 pundig kanon. Man måtte derfor benytte 24 punds kanoner på underste batteridæk på det nye »masseskib«, og da denne kanon vejede mere end den påtænkte 30 pundige, måtte vægten af dæksskytset reduceres, således at skibet her blev armeret med 24 punds karronader og 8 punds kanoner i stedet for 30 pundige karronader. Disse karronader opkaldtes efter konstruktøren og benævntes Høyers system 1802. Heri indgik også 24 og 36 pundige pjecer til supplement af den eksisterende beholdning af disse kalibre karronader.¹²

Til anvendelse på Elben byggede Hohlenberg en såkaldt Elbfregat, der var et mindre skib med ringe dybgående. Denne skibstype foreslog han blev bestykket med 60 pundige karronader. Der var tale om en meget stor karronade, som f. eks. englænderne kun anvendte på de største lineskibe. Fra dansk side var det tanken, at pjecen skulle skyde med granater. Den normale ammunition var massive jernkugler, kardæsker, stang- og kædekugler. Granaten blev kun brugt af haubitsere, som imidlertid ikke længere anvendtes indenfor søartilleriet. Der var dog endnu 36 pundige haubitsere med tilhørende ammunition i beholdning, og da den 60 pundige karronade havde samme løbsdiameter som den 36 pundige haubits, kunne den benytte granaterne fra denne pjeces.

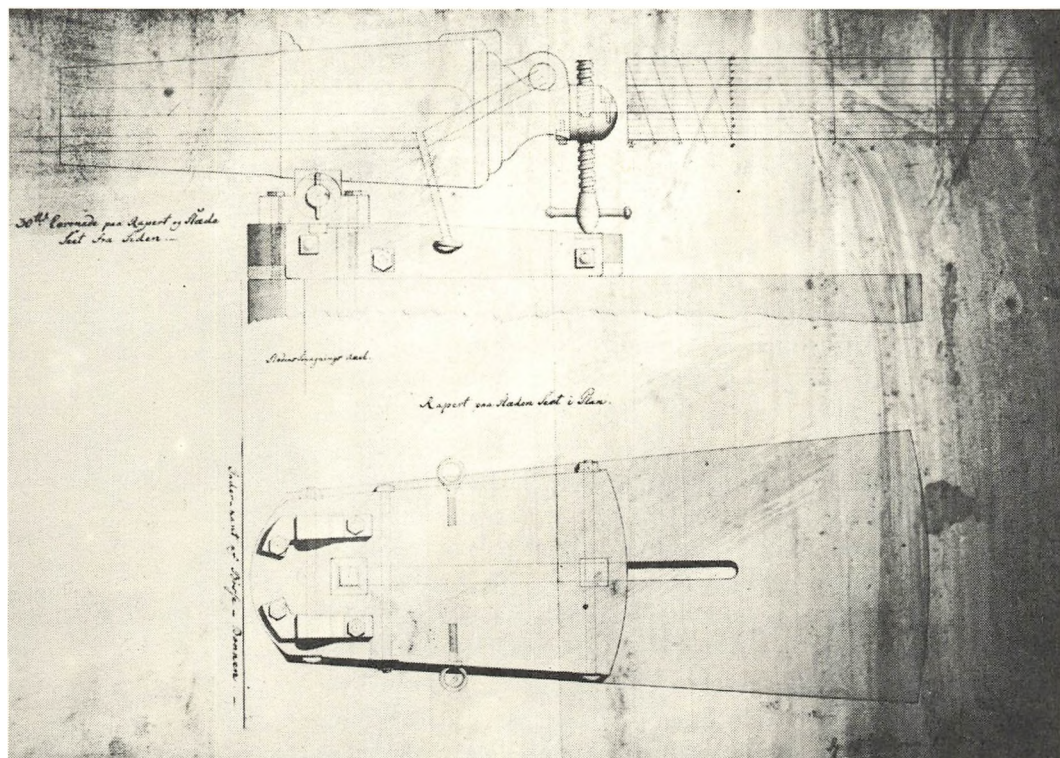
Granater var meget effektive mod datidens træskibe, fordi de let kunne sætte ild i skibene. Dernæst var de velegnede mod fjendtlige landstyrker, som Elbfregatterne med deres ringe dyb-

gående med fordel kunne bekæmpe. Alligevel blev ingen af de tre nybyggede fregatter af denne type udrustet med 60 pundige karronader. De fik i stedet traditionelt søartilleri. Baggrunden herfor var uden tvivl faren for brand ombord, hvilket også havde været årsagen til, at man tidligere havde opgivet haubitsere som skibsartilleri. Det samme var tilfældet i den franske flåde, hvis første karronade var en haubitslignende karronade til skydning med granater. Den 60 pundige karronade blev dog ikke anset for uanvendelig. Man mente, at den kunne bruges til Københavns søforsvar, og i 1804 eksperimenterede man med at benytte den ombord på barkasser, der skulle udgøre en del af den søgående defension.¹³

Fabrikmester Hohlenbergs flådeplan og hans tegninger til nye skibstyper var af så radikal karakter, at der blev nedsat en særlig kommission til at undersøge hans forslag. Denne kommission arbejdede i årene 1802–03, og ikke alle medlemmer var lige så begejstrede for karronaden som Hohlenberg. Især var der ligesom i 1790 utilfredshed med anvendelsen af pjecen ombord på briggerne, af hvilke der nylig var bygget 3, som var armeret med 14 stk. 12 pundige karronader. Da man samtidig påtænkte at anskaffe endnu nogle brigger til det norske søforsvar, blev spørgsmålet om disse skibes bestykning igen taget op.

Tegning af en 30 pd. karronade med support af søtøjmester Høyer. 1800.

RA KTS SØE des. C-279.



Det var særlig den konstituerede tøjmester Fisker, som var imod karronaderne, og som følge heraf blev Høyer bedt om at udarbejde en tegning til en ny kort 18 pundig kanon. Hans første konstruktion var en meget kort, let pjece, men da man mente, at briggerne kunne bære en kanon, der var lidt tungere, konstruerede han en noget længere kanon. Hans tegning blev godkendt i 1804, hvorefter der blev støbt 18 stk., som året efter blev sammenlignet med andre 18 pundige pjecer og fundet tilfredsstillende.

Den nye kanon havde et lidt længere løb og en større vægt end en karronade af tilsvarende kaliber. Herved blev den imidlertid også langt mere rolig i skudafgangen og kunne skyde længere, hvorved den afgjort var karronaden overlegen. Det blev derfor bestemt, at 4 nybyggede brigger skulle udrustes med kanonen. Indførelsen af Høyers korte og lette 18 pundige kanon bevirkede endvidere, at karronaden kun blev brugt i begrænset omfang i fremtiden, og der støbtes nu kun få af disse pjecer, hvorimod der blev støbt mange af Høyers kanon.¹⁴

Under Kanonbådskrigen 1807–14 blev de fleste danske brigger armeret med den nye kanon, og de klarede sig glimrende overfor fjenden. Kanonen skød endog så godt på længere afstande, at flere engelske skibschefer troede, at skibene var armeret med lange 18 pundige kanoner, der normalt kun førtes af fregatter og lineskibe.¹⁵

Sammenligner man nu indførelsen og anvendelsen af karronaden i den danske marine med udviklingen i udlandet, da kan det konstateres, at det først adskillige år senere gik op for de fleste sømagter, især England, hvilke svagheder karronaden havde. Kampene mod de små danske krigsskibe var imidlertid for få og betydningsløse til at vække international opmærksomhed, men i den engelsk-amerikanske krig 1812–14 fandt en række træfninger sted, der tydeligt afslørede våbnets svagheder. Amerikanerne havde ikke i samme omfang som englænderne indført karronader, de havde derimod udviklet en kanon, der med hensyn til løbslængde og vægt var en mellemting mellem en karronade og en lang kanon – altså en pjece som Høyers 18 pundige kanon.

Det værste nederlag karronadearmede skibe led i denne krig var ved et søslag på Erie og Ontario søerne på grænsen mellem U. S. A. og Canada, hvor en engelsk eskadre næsten udelukkende var bestykket med karronader, hvorimod de amerikanske skibe var udrustet med bl. a. ovennævnte kanon – »the Columbiad« – der kunne skyde langt med forholdsvis god nøjagtighed. Det lykkedes aldrig englænderne at komme fjenden nær, og dermed var resultatet givet. Også i en træfning i Atlanterhavet viste det sig, hvor sårbar et karronadearmede fartøj kunne være over for en

fjende med traditionelt skibsartilleri. Her var det ganske vist amerikanerne, der havde karronader ombord; og skønt det amerikanske fartøj var meget hurtigsejlende – hvilket var en vigtig faktor for et karronadebestykket skib – så kom det til kort overfor englænderne, fordi de holdt sig på afstand af amerikanerne.

Disse kampe vakte stor opmærksomhed, men selvom man nu overalt blev klar over karronadens svagheder, fortsatte man ikke desto mindre i lang tid med at benytte dem, bl. a. fordi man rådede over så store mængder af pjecen, at der ikke var råd til at skifte den ud med bedre skyts. Først i 1830'erne indførtes i de fleste sømagter nyere skytstyper.¹⁶

Efter Kanonbådskrigen gik den danske marine i gang med at genopbygge flåden, og med de gode erfaringer man havde med Høyers korte 18 punds kanon, blev det besluttet, at den skulle udgøre hovedarmeringen på korvetter og brigger. Karronaden blev dog stadig anvendt på de større skibe, der på øverste dæk førte en blandet armering bestående af 30 punds karronader og 8 eller 12 pundige kanoner. Man var imidlertid opmærksom på det uhensigtsmæssige heri, og da uviljen mod karronaderne ikke var blevet mindre som følge af krigserfaringerne, ønskede man at få en kanon, der kunne erstatte disse pjecer.

I 1824 lykkedes det den daværende tøjmester Tuxen at konstruere en ny 18 pundig kanon med en løbslængde på 13 kaliber, der ikke vejede meget mere end den 30 punds karronade og den 8 punds kanon. Efter en sammenlignende prøve mellem disse forskellige pjecer besluttede man at approbere den nye kanon som skanse- og baksarmering på fregatterne og lineskibene. Dette skete med følgende motivering:

1. Det var en rolig og kraftig kanon, der på nært hold kunne skyde med dobbelt skarp (2 kugler) og selv på større afstande havde god virkning.
2. Den blandede armering på skanse og bak forsvandt.
3. Dækket blev mere ryddeligt.
4. Man undgik de store karronadeporte på øverste dæk, hvorved besætningen blev mindre udsat for fjendens kardæsk ild, og man fik et mere rummeligt finkenet.¹⁷

Anvendelsen af karronader var herefter meget begrænset, idet de kun blev brugt som armering på flådens barkasser. Men hertil var de med deres store kardæskvirkning til gengæld også velegnede. 12 og 18 pundige blev derfor i lang tid benyttet på denne måde, og i 1833 blev der endog fremstillet en ny 12 punds karronade, hvilket skete i forbindelse med konstruktionen af flådens sidste system af glatløbende kanoner. Men med indførelsen af riflet skyts i 1860'erne var karronadernes æra uigenkaldelig forbi i den danske flåde, idet de som fartøjsarmering erstattedes af 4 punds riflede kanoner.¹⁸

Som afslutning på denne artikel skal kort sammenfattes hovedindtrykket af den danske anvendelse af karronaden.

Danmark var efter England en af de første stater, der undersøgte en mulig anvendelse af karronaden, og formodentlig den første sømagt der blev klar over dens svagheder. Når den blev indført herhjemme i 1796, skyldtes det sikkert dens store kardæskvirkning. Herudover spillede det også en rolle, at man havde stor tillid til F. C. H. Hohlenberg, som påvirket af engelsk artilleritænkning gik varmt ind for karronaden. Da man imidlertid stadig havde øjnene åbne for pjecens ulemper, konstrueredes allerede i 1804 et våben, der både med hensyn til rolighed og skudvidde var karronaden overlegen – Høyers korte og lette 18 pundes kanon. Med denne pjece udrustedes nu de fleste mindre danske krigsskibe, hvorimod man fortsat anvendte karronader på de større skibe. Men efter 1824 benyttedes de udelukkende som fartøjsarmering. I sammenligning med udlandet var dette meget tidligt.

Det danske søartilleris begrænsede anvendelse af karronader og den meget hurtige indførelse af en bedre pjecetype er således et eksempel på den danske marines høje standard i den sidste del af sejlkrigsskibenes æra.

Noter

(Hvor intet andet er anført, findes materialet i Søetatens arkiv, Rigsarkivet).

1. Se bilag III.
2. Se f. eks. et oversigtsværk som Peter Padfields: *Guns at Sea*. London 1973, p. 105–111. – Kun fra fransk side er karronadens historie virkelig grundigt undersøgt, se Jean Boudriot: *L'Artillerie de Mer Française de 1674 à 1856*. *Neptunia* nr. 94 og 95. – En oversigt over den danske litteratur findes i H. C. Bjerg: *Dansk marinehistorisk Bibliografi 1500–1975*. København 1975, p. 74.
3. Se bilag I.
4. Spencer C. Tucker: *The Carronade*. U. S. Naval Institute Proceedings, August 1973, p. 66–67. – Vægtangivelsen er i engelske pund.
5. Tucker op. cit. p. 68 – bilag III.
6. Tucker op. cit. – J. Albeck: *Historisk fremstilling af vort søartilleris udvikling fra 1790–1853*. *Nyt Archiv f. Søværnen*. 2 række. 8 bind. 1853, p. 241.
7. Tucker op. cit. p. 69. – Boudriot op. cit. nr. 94, p. 2.
8. Kongelig resolution af 7/6-1786. Søkrigskancelliet 203. Kongelige resolutioner 1786–87, nr. 99, p. 292–93. – Artillerikommissions protokol ltr. G, p. 435–41.
9. J. H. Schultz: *Den danske Marine 1814–48*. Bind I. København 1930, p. 87–90. – Søartilleriets Copibog nr. 43, p. 102 ff. – Otto Blom: *Ældre danske metal og jernstykker. Et forarbejde til artilleriets historie*. København 1891, p. 159. – Oplysninger om pjecernes data findes i bilag I og II.
10. Artillerikonstruktionskommissionens protokol nr. 2, p. 173–229.

11. Kongelig resolution af 31/7-1795. Søkrigskancelliet 211. Kongelige resolutioner 1795, nr. 146/104, p. 456.
12. Søartilleriets Copibog nr. 48, p. 88. – Konstruktionskommissionens protokol nr. 50, p. 357–63, og protokol nr. 51, p. 5–28. – Schultz op. cit. p. 45–76 og 153. – Blom op. cit. p. 160–62.
13. Artillerikonstruktionskommissionens protokol nr. 3, p. 120–21 og 228–31. – Søartilleriets Copibog nr. 54, p. 228 og 254 ff. – Tucker op. cit. p. 68. – Boudriot op. cit. nr. 94, p. 2–3 og nr. 95, p. 4.
14. Schultz op. cit. p. 87–90 og 153. – Blom op. cit. p. 164–65. – Generalkommissariatets korrespondanceprotokol 1804, nr. 515. – Indkomne Sager fra Generalkommissariatet nr. 1429 og 1488. – Artillerikommissionens protokol ltr. K, p. 254–55 og 265–70. – Oplysninger om pjecernes data findes i bilag I.
15. Albeck op. cit. p. 243.
16. Howard Douglas: A Treatise on Naval Gunnery. 4 ed. London 1855, p. 115–17. – Tucker op. cit. p. 70. – Schultz op. cit. p. 212. – Bilag III.
17. Schultz op. cit. p. 220–22. – Albeck op. cit. p. 256–57.
18. F. eks. havde fregatten Jylland i 1864 2 karronader ombord, se Ole L. Frantzen: Fregatten Jyllands Artilleri. Marinehistorisk Tidsskrift nr. 3 1980.

Bilag I: Flådens støbejernskarronader

System	Kaliber i pund	Godstykkeelse i kaliber	Længde i kaliber	Vægt i pund	Antal	Støbe-år	Støbe-sted	Eksemplar findes	Anvendelse	
Engelsk konstruktion	96	0,86	7,83	5376	1	1785	Carron	TM A.536	Forsøgspjece	
	68			3680	–	1786			–	
	42			2240	–	–			–	
	32	0,83	6,27	1824	–	–		–	–	
	24			1312	–	–		–	TM A.537	–
	18			944	–	–		–	TM A.538	–
	12			640	–	–		–	–	–
System 1796 med tapper	24	0,84	6,50	1360	71	1796–02	Fritsø		På fregatter og lineskibe	
	18	0,88	6,94	1116	52	–	–	TM A.539	På fregatter	
	12	0,87	6,87	720	94	1800–02	–	TM A.540	På brigger og fregatter	
System 1796 med support	36	0,82	6,52	2000	11	1796–99	–		På lineskibe	
	60	0,82	7,73	3776	12	1802	Sverige		I reserve	
Høyers system 1802 med support	36	0,87	7,00	2256	7	–	–		På lineskibe	
	36			2160	10	1807	–	–	–	
	30			1968	70	1802–07	–	–	–	På korvetter og lineskibe
	30	0,895	7,60	1936	10	1821	Carron		På fregatter og lineskibe	
	24			1426	55	1807–10		Horten	På brigger	
36	0,84	7,58	29	1808						
Michelsens system 1833 erob. engelske	12	0,80	7,06	664	20	1838–40	Åker	TM A.702	Som fartøjsarmering	
	18	0,86	7,29	928	25	1833–34			TM A.612	–

TM = Tøjhusmuseet. Kilde: Otto Blom: Ældre danske metal og jernstykker. Et forarbejde til artilleriets historie. København 1891, p. 156–72.

Bilag II: Flådens korte og lette 18 punds kanoner

System	Kaliber i pund	Godstykkelse i kaliber	Længde i kaliber	Vægt i pund	Antal	Støbe- år	Støbe- sted	Eksemplar findes	Anvendelse
1792	18		ca. 7,0	1280	5	1792	Fritsø		Brigge
	18		– –	1040	74	–	–		–
Høyers system 1804	18	0,90	10,75	1664	160	1804–22		TM A.610	Brigge og korvetter
	18	0,92	10,75	1840	40	1805–10	Moss	Horten	– –
Tuxens system 1824	18	1,00	13,54	2256	188	1824–39	Sverige	TM A.611	Linieskibe og fregatter

TM = Tøjhusmuseet. Kilde: Otto Blom: Ældre danske metal og jernstykker. Et forarbejde til artilleriets historie. København 1891, p. 159 og 164.

Bilag III: Sammenligning mellem lange jernkanoner og karronader. England ca. 1810.

Kaliber	Længde fod–tommer	Vægt i pund	Krudtladning i pund ca.	Løbsdiameter i tommer ca.	Kuglediameter i tommer
32 punds kanon	10–0	5800	11	6.410	6.105
32 punds karronade	4– $\frac{1}{4}$	1714	4	6.250	6.105
24 punds kanon	10–0	5200	8	5.824	5.547
24 punds karronade	3–7 $\frac{1}{2}$	1300	3	5.670	5.547
18 punds kanon	9–6	4200	6	5.292	5.040
18 punds karronade	3–3	900	2	5.140	5.040
12 punds kanon	9–6	3400	4	4.623	4.403
12 punds karronade	2–2	585	2	4.500	4.403
9 punds kanon	9–6	3025	3	4.200	4.000
6 punds kanon	9–0	2400	2	3.668	3.498
4 punds kanon	6–0	1225	1,5	3.204	3.053
3 punds kanon	4–6	725	1	2.913	2.775

Alle mål- og vægtangivelser er engelske.

Kilde: Spencer C. Tucker: The Carronade. U. S. Naval Institute Proceedings, August 1973, p. 68.

John Hackman

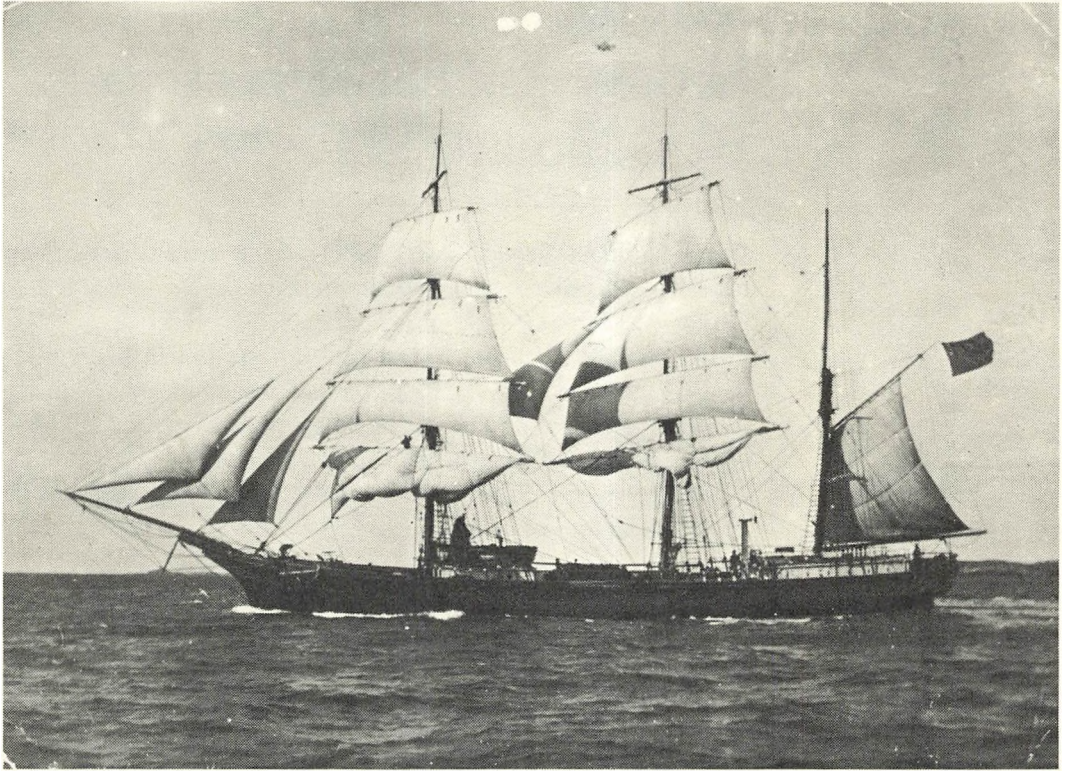
Skonnertskibet *Sigyns* sejlads på Danmark 1927–1937

Det er almindelig kendt, at der på Åland helt frem til anden verdenskrig fandtes en handelsflåde af sejlskibe ejet af søfartsråd Gustaf Erikson i Mariehamn. Mindre kendt er det derimod, at man også i den ålandske landsbygd og fremforalt i skærgården havde sejlskibstonnage i 1920' og 1930'erne. Vårdø i den øst-ålandske skærgård var en sådan plads med en ubrudt sejlskibs-tradition helt frem til året 1939.

Den nedenstående tabel viser antallet af handelsfartøjer i Finland, Mariehamn og Vårdø i 1928 og 1938.

	Dampskibe		Motorskibe og skibe med hjælpemotor		Sejlskibe	
	1928	1938	1928	1938	1928	1938
Hele landet	535	558	107	182	483	110
					73.653 nrt	34.288 nrt
Mariehamn	–	40	18	29	157	41
					50.749 nrt	27.718 nrt
Vårdø	–	1	2	1	19	2
					6.022 nrt	698 nrt

Vårdø kommune består af 693 holme og skær på ialt 101 km². Befolkningstallet var i 1927 på omkring 1100 personer. Af kommunens jordareal var blot 2,9 % dyrket. Søfarten havde altid været en hovednæringsvej eller et vigtigt bierhverv for vårdøboerne lige siden den såkaldte husbehovssejladstid, da bønderne med gårdenes egne produkter og træ først og fremmest sejlede til Stockholm men også til Åbo og tildels til Reval. Opførelsen af Bomarsunds fæstning sydvest for Vårdø blev påbegyndt i 1830 (den var ikke fuldt færdigbygget ved Krimkrigens udbrud i 1853) og gav vårdøboerne mulighed for god fortjeneste med deres skuder ved fragtsejlads og passagertransport til og fra fæstningen. En af dem var gæstgiveren i Vargata by på Vårdø. Han skabte sig lidt efter lidt en ret stor formue i fartøjer, dvs. han havde andele i et stort antal skibe. Søfartstraditionen levede videre i gæstgiverens slægt, og i 1927 skabte en efterkommer af ham, Arthur Lundqvist, et partrederi for at indkøbe skonnert-



Sigyn som svensk og stadig rigget som barkskib. Efter ældre postkort tilhørende O. Crumlin-Pedersen.

skibet *Sigyn* fra Sverige. Lundqvist var uddannet søkaptajn og havde tidligere ført bl. a. tre fuldriggere inden han trak sig tilbage fra søen for at passe gården, en landhandel samt hvervet som hovedreder i flere partrederier. I 1927 købtes til Vårdø, foruden *Sigyn*, også andre sejlfartøjer og blandt dem den fire-mastede skonnert *Svenborg* bygget 1923 i Odense. I 1928 omfattede vårdøflåden 19 sejlskibe og 2 motorskibe på ialt 6.303 nrt.

Sigyn blev søsat 1887 ved Gamla Varvet i Göteborg og var oprindelig rigget som barkskib. Dimensionerne er følgende: længde 45,5 m, bredde 9,0 m og 3,67 m dyb. Bruttodrægtigheden var 358 registerton (1927). Efter en omskiftende tilværelse med forskellige svenske byer som hjemsted, omrigning til skonnertskeib samt efter et havari i 1913 solgtes skibet til Vårdø og kom under finsk flag. Fartøjets pris var da 20.000 svenske kroner, hvad der svarede til ca. 19.700 danske kroner.

Arthur Lindqvist, som havde de fleste andele i *Sigyn* og virkede som hovedreder for skibet, dvs. passede dets forretninger på hjemstedet samt en del af fragtfarten, udså en anden vårdøbo, Karl Eriksson, til skipper. Den øvrige besætning, hvis antal varierede mellem 8 og 10 mand, kom fra alle dele af landet. Der var ingen vanskeligheder med at få besætning til skibet, da navi-

gationsskolerne i landet havde mange elever på styrmands- og kaptajnslinierne, som behøvede den obligatoriske sejltid med sejlfartøj.

Det første år *Sigyn* var hjemmehørende på Vårdø gjorde hun to rejser fra Finland til Great Yarmouth med træ. På den anden rejse var to danske sømænd påmønstrede i København til Yarmouth og tilbage til Helsingør. Det var sædvanligt siden 1800-tallet at skibe på ud- og hjemrejsen ankrede i Sundet enten ved Helsingør eller ved København for at komplettere provianten.

Hovedrederen søgte at have to rejsers fragter færdige i løbet af vinteren til hver sejsæson. Det var hvad man normalt kunne nå fra isen brød op i hjemmehavnen i maj og til oplægningen om efteråret i november eller december. Ofte kunne man klare endnu en tredje rejse men sjældent flere.

1928 foretager *Sigyn* en rejse til Yarmouth og en til Lübeck, og også nu provianterer man i Helsingør, når man passerer der. Det følgende år foretages først en rejse fra Kalix til Poole og siden fra Trångsund til Yarmouth. Returrejserne i disse år blev udelukkende gjort i ballast. Dette år befragtes skuden til endnu en tredje rejse, nemlig fra Frederikshavn og Tormo ved Viborg i den østlige del af den finske bugt og til Ålborg. Lasten er staver

Sigyns besætning 1928. Nummer to fra venstre er skipperen Karl Eriksson. Foto: Sjöhistoriska Museet ved Åbo Akademi, H 12431.



til at lave cementfade af ved cementfabrikken i Ålborg. Fra og med denne rejse bliver det for *Sigyn* mest rejser til danske havne efter følgende plan:

1929	Frederikshamn, Tormo	– Ålborg	170 standard stave*	* En samtidig damper på 3000 dwt lastede ca. 1000 standard.
1930	Kalajoki	– Ålborg	189 standard stave	
	Söderhamn, Sverige	– Ålborg	195 standard stave	
	Strömfors	– Ålborg	193 standard stave	
1934	Räfsö	– Vejle	179 standard tømmer	
	Trångsund	– Fredericia	183 standard tømmer	
	Borgå	– Åbenrå	175 standard tømmer	
1935	Härnösand, Sverige	– Ålborg	186 standard planker	
	Trångsund	– Ålborg	186 standard brædder	
	Yxpila	– Århus	185 standard brædder	
1936	Skutskär, Sverige	– Ålborg	185 standard planker	
	Sikeå, Sverige	– København	171 standard bjælker	
	Sandviken, Sverige	– Frederikssund	178 standard bjælker	
Ialt			2375 standard	

Årene 1929 og 1930 gør *Sigyn* altså sammenlagt fire rejser til Ålborg med stave. Efter fartøjsjournalerne for disse år sejler man op ad Limfjorden og tager kun bugsering, når det er absolut nødvendigt. For at gøre sejladsen lønsom forsøger man på alle måder at mindske udgifterne.

I 1931 og 1932 var søfartskonjunkturerne dårlige og fragterne passede ikke til skuder som *Sigyn*, hvorfor hun lå oplagt hjemme på Vårdø i to sæsoner. I 1933 begynder det atter at lysne på fragtmarkedet, og *Sigyn* foretager en lang (47 døgn) og særdeles besværlig rejse til Yarmouth. Det år bliver det ikke til flere rejser. 1934 gøres så atter tre rejser til danske havne med trævarer, og bruttofragten for disse blev 13.133 danske kroner eller 133.299 finske mark. Efter at besætningens hyrer og alle andre udgifter er betalt, er der tilbage et overskud på ca. 3.400 danske kroner eller 35.499 finske mark.

I de bevarede fartøjspapirer vidner skibsmæglernes stempler og segl samt forskellige kuverter uddelte i reklameøjemed om *Sigyms* besøg i de danske havne. Skibshandlerne, provianthandlerne og skibsmæglerne i Danmark opretholdt pr. korrespondance kontakt med rederne og skipperne på Vårdø. Skibsmæglerne sendte tidligt om foråret fragtlister over de i den kommende sæson tilbudte fragter, og når provianthandlerne i en by vidste besked med, at et fartøj var befragtet dertil, udsendtes tilbud for proviantering. Skipperne havde ofte på forhånd aftalt med et bestemt firma om proviantering f. eks. i Helsingør. Når man ankrede på reden, hejste man kendingssignal (hvilken for



Reklamekort sendt fra slagtermester Chr. Olsen i Aarhus til skipperen på Vårde i 1930.

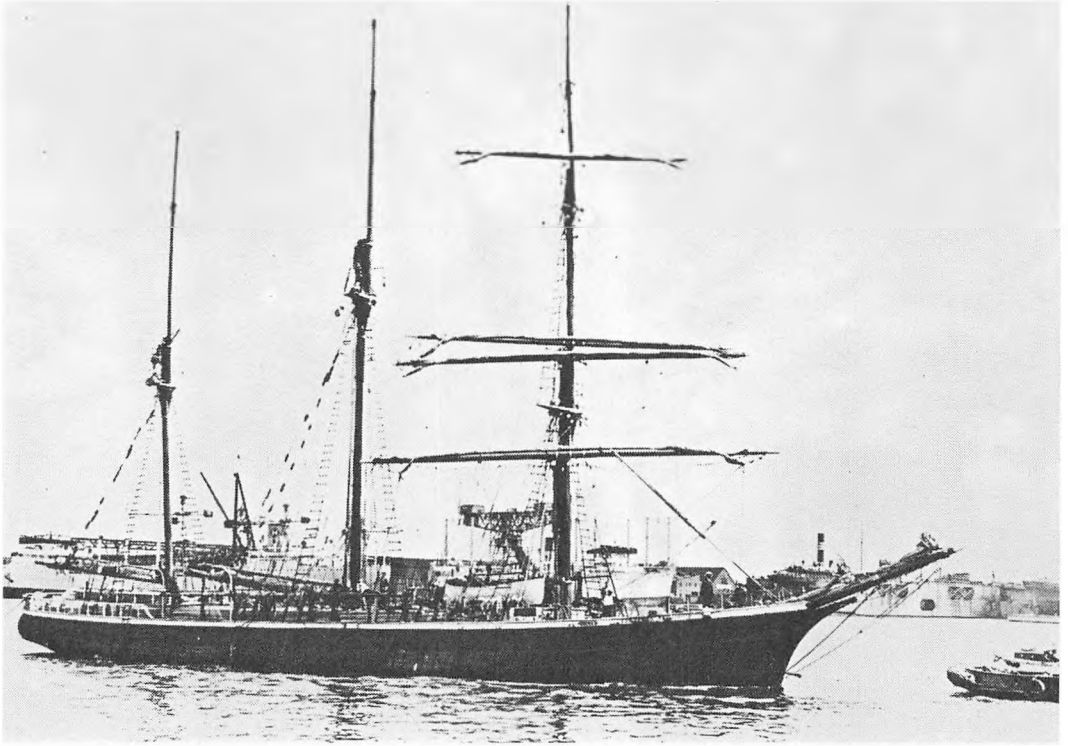
Sigyn i 1933 i Helsingør var nationalitetsflag samt F-flaget), og det rette firma kom da ud til fartøjet med proviant.

Havnetiderne varierede naturligvis noget, men omkring to uger lå man både i lastnings- og losningshavnen. Også rejsernes længde varierede. En normal rejse som den fra Råfsö til Vejle i 1934 tog 14 døgn fra den 13. til den 27. juni.

Trods det, at sæsonen 1934 viste et overskud, blev *Sigyn* udbudt til salg i vinteren 1935 og blev i løbet af foråret købt af et rederi bestående af fire brødre Eriksson samt to andre personer, alle fra Grundsunda by på Vårdø. Man betalte 70.000 mark for fartøjet. Til hovedreder blev Fredrik Wennström udset og til skipper Fredrik Eriksson, begge partredere. Det år foretoges som så ofte tidligere tre rejser til Danmark.

1936 blev et dårligt år. Man gjorde først en rejse til Rostock med bjælker og derefter en til Ålborg. Derefter fik man sluttet yderligere en fragt fra en svensk havn, men kom ud i en storm i Bottenhavet. Fartøjet blev slået læk og måtte søge nødhavn i Mariehamn. Fragten blev annulleret, og sæsonen afsluttedes usædvanligt tidligt den 7. september.

1937 blev et endnu ringere år. Under den første rejse drev fartøjet på grund nær Nystad og måtte tages på slip. Efter endt reparation fortsattes rejsen, og man indtog en last bjælker fra



*Sigyn under bugsering på Københavns inderred i 1937.
Foto: Sjöhistoriska Museet ved Åbo Akademi, H 9410.*

Sikeå i Sverige til København. På tilbagerejsen gik *Sigyn* ind til Mariehamn, og skipperen afmønstrede. Med en ny skipper foretoges siden yderligere en rejse til Frederikssund, og sæsonen afsluttedes lige så tidligt som det foregående år, den 7. september, i Vårdø. Dette blev *Sigyns* sidste fragtsæson.

I 1938 lå skibet oplagt, og foråret 1939 blev *Sigyn* købt af Sjöhistoriska Museet ved Åbo Akademi. Købesummen var 50.000 mark, og pengene til købet havde museet fået som en donation. Sommeren samme år blev *Sigyn* bugseret til Åbo og åbnet for publikum som museumsfartøj.

Artiklen er for størstedelen baseret på oplysninger fra *Sigyns* journaler og andre dokumenter vedrørende *Sigyn* i Sjöhistoriska Museets arkiv ved Åbo Akademi.

Anders Monrad Møller

Fra Galeoth til Galease

– om en søfartshistorisk disputats

Bagefter kan man undre sig over, hvad der får en til at skrive en stor, ikke nødvendigvis særlig letlæst bog, som derefter antages til forsvar for den filosofiske doktorgrad, hvilket nødvendiggør en trykning med offentlig støtte og relativt snævre tidsfrister, hvorefter man efter et hæsbælende publiceringsarbejde udsætter sig selv og sine nærmeste for en offentlig cirkusforestilling, som vel egentlig stammer helt tilbage fra den iøvrigt ikke særlig mørke middelalder. Efter et arbejde fordelt over syv år er endelig fremstillet fjorten trykklare ark, som på utrolig kort tid i et beskedent oplag køres gennem maskinerne, og hu, hej, vilde dyr, bogen er færdig, og intet kan mere fortrydes.

Og så skal man berette om, hvordan arbejdet blev gjort, hvad man kun kan gøre med fare for at forbedre fortiden lidt. Sagen er den, at man jo kun altfor let fristes til at forsyne sin årelange arbejdsproces med nogle fine, overordnede målsætninger, så omverdenen rigtig kan se, hvilken rationel størrelse man er. Og når det som her drejer sig om et videnskabeligt arbejde, er der god anledning til at sige noget om Forskningen – med stort F – herunder at udstrø et passende antal bemærkninger om, hvor lidt man hidtil har vidst om dette eller hint, så alle og enhver kan få den rette forståelse af, hvor vidt man med *dette* værk er kommet.*

* *Enhver lighed mellem denne artikel og forordet til Anders Monrad Møller: »Fra Galeoth til Galease, Studier i de kongerigske provinseres søfart i det 18. århundrede« er naturligvis fuldt og helt tilsigtet. Bogen er iøvrigt udkommet på Fiskerimuseets Forlag, Tarphagevej, 6700 Esbjerg, hvorfra den kan erhverves til bogladeprisen kr. 155,00.*

Det må derfor indskærpes læseren, at det følgende måske bør betragtes med lidt af den samme kritiske holdning, som man automatisk får udviklet, når man for eksempel ser i en industribarons erindringer og til sin store overraskelse konstaterer, at hans hele indsats og stræben tilsyneladende kun drejede sig om at tjene Fædrelandet – med stort F – mens man under læsningen mere og mere får mistanke om, at han vistnok samtidig havde det overdådigt morsomt med at opbygge en virksomhed og herunder tjene en masse penge. Dette sidste hører man normalt ikke så meget om, men flere forskellige motiver behøver iøvrigt slet ikke udelukke hinanden – de kan sagtens optræde samtidigt – hvorimod en indbyrdes afvejning af dem kan være såre vanskelig. Og det samme må siges at gælde sammensætningen af ægte forskertrang, faglige ambitioner og dette at gøre historie til et levebrød. Det hele hører nok med, hvis et regnskab skal gøres op.

Frimærkesamlingen

Udgangspunktet var spørgsmålet om, hvordan man egentlig kunne finde ud af, hvor mange skibe der var i dette land i 1700-tallet. Tiden fra 1650–1700 er godt dækket ind med Jørgen H. Barfods bog om Danmark-Norges Handelsflåde i dette tidsrum, og fra 1832 og til dags dato er udarbejdet en omfattende trykt statistik af dertil indrettede offentlige institutioner. Men for den mellemliggende periode findes kun få spredte og noget usikre talangivelser i den søfartshistoriske litteratur. Kort sagt, der var et hul, som burde udfyldes, og herefter gik jagten på skibslister ind.

Skibslisterne giver de basale oplysninger om antal og læste-drægtighed for handelsflåden, og de kan findes både på Rigsarkivet og på de forskellige landsarkiver. Da den danske monark i 1700-tallet herskede over flere riger og lande, indskrænkedes jagtmarken af praktiske grunde til selve Kongeriget, hvorfra endda undtoges hovedstaden København. Andre interesserede må tage sig af de sønderjyske, sydslesvigske, holstenske og norske tolddistrikter, som her ganske er forbigået. Ligeledes blev tidsrummet af arbejdsmæssige og historiske grunde indskrænket til årene 1700–1807.

Samlingen af skibslister blev stor nok endda. Det blev hurtigt klart, at der hverken kunne blive tale om en fuldstændig udskrivning eller en fotokopiering af alle disse lister, så løsningen blev at udarbejde et trykt skema i formatet A4, hvor skibene for hvert enkelt år, tolddistrikt for tolddistrikt blev fordelt på størrelsesgrupper, sammentalt m. v., og nødvendige kildehenvisninger tilføjedes.

Enhver filatelist vil vide, hvor fascinerende det er at arbejde på at gøre en samling mere komplet, og på forfatterens væg hænger da også den dag i dag et stort skema med 108 rubrikker på den ene led og 48 på den anden, svarende til åremålet og det samlede antal kongerigske tolddistrikter – samme princip som et frimærkealbum med fortryk til yderligere ansporing af den ivrige samler. Her var ialt 5184 krydser mulige, hvoraf kun små 3000 nogensinde blev sat. Det tog nogle år at overbevise sig om, at *denne* samling aldrig ville kunne blive helt fuldstændig, hvor meget de tomme felter på væggen end æggede til at fortsætte eftersøgningen. Når man blot et par dage i træk har gennembladet en række arkivpakker udvalgt efter de allersnedigste principper, og det eneste resultat bare har været en enkelt dublet af en liste, man har kendt i længere tid, så melder det gustne overlæg sig, og man slutter for denne gang. Blot kunne et helt tilfældigt fund i en ganske uventet sammenhæng påny give en mulighed for at røgne ud, hvor flere lister var gemt, og så gik det igen

over stok og sten. Men udbyttet blev tilsidst så ringe – og dubletterne så mange – at tiden var inde til at standse helt op. Resultatet var 24 propfulde brevordnere med udfyldte skemaer, og spørgsmålet var herefter, hvad denne frimærkesamling kunne bruges til.

Komplet eller ikke; der var alligevel grundlag for at sige noget om handelsflådens størrelse i det valgte tidsrum. I bogens første del, det tredje kapitel, er resultaterne gjort op. Hvor oplysninger mangler, har grove skøn alligevel kunnet foretages. For tiden indtil 1750 har den samlede bestand ganske vist kun kunnet gøres op for enkelte år, men derefter findes en ubrudt talrække helt frem til og med 1807, og heraf fremgår en antagelig vækst i anden halvdel af 1700-tallet, nemlig en fordobling af den samlede læstedrægtighed. Og det er faktisk noget nyt, som man ikke før har kunnet læse sig til, hvilket sandelig ikke bør forbigås uomtalt.

Samtidig gav de mange skibslisters også oplysninger om fartøjstyper og dermed mulighed for at sige noget om udviklingen på dette område – deraf bogens titel. Også her kunne der tælles og lægges sammen, og det er gjort for tre udvalgte år – 1733, 1769 og 1798 – hvor resultatet er en fuldstændig opgørelse af typesammensætningen.

Dette er et spændende felt, hvor der er muligheder for at slå visse – til alt held for længst afdøde – forskere i hovedet, hvilket kan gøres med så meget desto større fornøjelse, som der helt konkret er tale om nogle tyskere, der havde nogen tilbøjelighed til at medregne så meget af den danske konges riger og lande som muligt til en eller anden nordregion. Samtidig kan et par nulevende danskere daskes sammesteds på grund af umådeholdent forbrug af hollandske skibsbilleder til illustrering af de kongerigske skibes udseende – og det er naturligvis ikke mindre tilfredsstillende. Skal egne resultater fremhæves, må det blive konstateringen af det skarpe skel mellem den jyske vestkyst og hele resten af landet rent typemæssigt. Afhængigheden af nederlandsk skibsbygning turde have været stor på den voldsomme side af Jylland, mens der for den øvrige del af Kongerigets vedkommende skulle være bragt gode argumenter for tilstedeværelsen af en selvstændig skibsbygningstradition. Men det skal ikke skjules, at dette område er fyldt med faldgruber. Een og samme typebetegnelse kunne bruges om forskelligt udseende fartøjer, og samtidig ser det ud til, at typer kunne skifte navn. Dette gør, at man må forudse, at også fremtiden vil kunne bringe hoveder i fare, herunder forfatterens eget.

Endnu en brug kan gøres af disse skibslisters. Indholdet af de 24 brevordnere har det været umuligt at bringe på tryk i fuldstændig form, men det står naturligvis til rådførelse for inter-

esserede. Blot har forfatteren med rædsel set hen til at skulle besvare en mængde forespørgsler om skibe i tolddistrikt efter tolddistrikt, efterhånden som lokalhistorikere får brug for disse oplysninger. Et kompromis er derfor valgt. Alle de tal, der direkte er brugt ved de ovenfor nævnte opgørelser over den samlede handelsflåde, er således skrevet på bilag, hvortil er føjet kildehenvisninger til *samtlig*e de steder, der er fundet lister. Det hele er opgjort tolddistrikt for tolddistrikt, en brugsanvisning er tilføjet, hvorefter alt er nedfotograferet og på et enkelt mikrofilmkort i standardformat indsat i en lomme bagi bogen. Hertil kan henvises alle med interesse for flåden i et eller flere distrikter indenfor Kongeriget i tidsrummet 1700–1807. Har man ikke et læseapparat, så svarer kortet til den gængse type, der anvendes af danske biblioteker. Og skulle man iøvrigt et eller andet sted finde nogle skibslistes, som *ikke* her er med, så modtages oplysninger om disse med både tak og samtidig slet skjult ærgrelse.

Den elektroniske sirenesang

Efter overblikket over bestanden af skibe og typer fulgte spørgsmålet om, hvad de blev brugt til. Dette er søgt besvaret ved at registrere sejladsen for udvalgte år – 1733, 1769 og 1798 – ved hjælp af tre næsten komplette sæt toldregnskaber. Det er gjort ved at indkode oplysninger om samtlige anløb ved provinsdistrikterne såvel som København, og herefter underkastedes dette materiale, som forelå på ialt ca. 30.000 hulkort, en elektronisk databehandling.

EDB-arbejde rummer sine egne, helt specielle fortryllelser. Ret beset er der kun tale om en art sofistikeret kugleramme, et kompliceret arbejdsredskab med indviklede færdselsregler, som det kan være særdeles fornøjeligt at navigere med, ikke mindst når man selv sidder bag skærmen i selskab med studerende på Danmarks tekniske Højskole, hvor der føres megen sær og sort tale. Og så udmærker disse maskiner sig ved en utrolig dumhed, idet de gør præcis, hvad man beder dem om. En enkelt lille uforståelig færdselsforseelse, og meningsløs makulatur vælter i metervis ud af apparaturet, kun standset af indbyggede spærreanordninger for maskinens og dens brugers idioti.

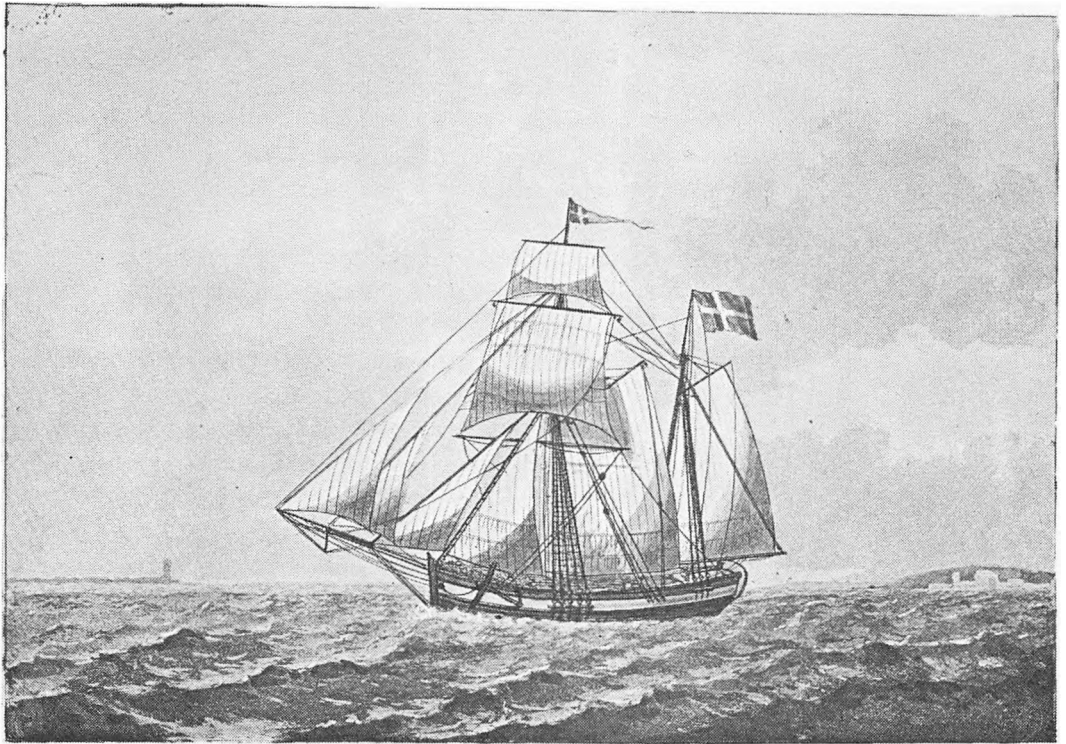
Så meget desto mere frydefuldt er det, når alting virker, og fornuftige og brugbare tabeller kommer efter nøje fastlagte regler i form af smarte EDB-programmer. Og da er det, at den elektroniske sirenesang sætter ind. For mulighederne er mangfoldige og fristende. Man kan gøre alverdens ting op vedrørende hvert enkelt tolddistrikt. Man kan udregne procenter for besejlingens fordeling på afgangshavne, og man kan fordele de deltagende fartøjer efter hjemsted. Man kan spore grupper af skibe og deres

aktiviteter året igennem, og man kan sortere det samlede materiale ud på alle mulige måder og derved skaffe sig alle former for registre ordnet efter skippersnavne, typer, hjemsteder, afgangshavne etc. Der er slet ingen grænser for, hvor mange fikse krydstabuleringer og elegante analyser der på denne måde hurtigt og let kan tilvejebringes. Og alt imens strømmer outputtet ud og dynger sig op, og snart står man med et uhyre stort udvalg af råtabeller, som man ikke har nogen jordisk chance for at nyttiggøre på et blot nogenlunde overkommeligt sidetal. EDB-fortryllesen brydes først for alvor den dag, det rigtigt går op for en, at man jo ikke bare kan offentliggøre nogle hundrede tabeller.

Vel undsluppet sirenen med godt en halv meter høj stabel materiale måtte eftertanken melde sig ved skrivemaskinen. I første omgang udarbejdedes en meget detaljeret beskrivelse af den søværts aktivitet ved samtlige tolddistrikter i året 1733, og det blev da til det store kapitel VII i anden del. Her blev også inddraget andet stof – eksempler på ladningers sammensætning og indberetninger indsendt fra købstæder og amter – og tilsammen giver dette et temmelig fuldstændigt øjebliksbillede af, hvad der foregik netop anno 1733. Længere tilbage end 1730'erne kan noget sådant iøvrigt slet ikke laves, det er der ikke materiale til, så hermed har man den tidligste mulighed for at give en sådan samlet oversigt. Interesserede kan herefter benytte bogens registre og finde frem til de enkelte tolddistrikter, og igen er der gjort brug af nedfotografering af tabelbilag, som er medtaget på det indlagte mikrofilmkort. Det grundlæggende talmateriale er således tilgængeligt, hvad også gælder de tilsvarende tabeller for 1769 og 1798.

Derimod var det på forhånd umuligt at forestille sig en gennemskrivning af tilsvarende øjebliksbilleder for disse andre to år; det ville hverken forfatter eller eventuelle læsere have kunnet gnave sig igennem. Derimod lå det lige for på dette brede grundlag at sammenligne videre frem i tid.

Naturligvis måtte en stigende handelsflåde med flere og større skibe også give sig udtryk i en forøget besejling. Hvad der var mere overraskende var en tydelig fastholden ved en specialisering i forhold til de to vigtigste arbejdsområder, sejladsen på Norge og københavnerfarten, der, hvis man lægger alle tallene sammen, stort set var af samme betydning for de danske provinsdistrikter taget under eet. Men rundt omkring havde man forskellige vaner. Blot som eksempler kan nævnes, at to fynske distrikter som Odense og Svendborg havde helt forskelligt orienteret søfart. Fra den vanskeligt sejlbare fjord nord for den fynske hovedstad koncentrerede man sig om korn og fedevare til Norge, hvorfra man hjemtog tømmer og jern. Fra Sydfyn var det derimod pæreskuder – eller med et bedre ord: høkerbøtter,



En dansk Galeas, at se i Sø, med Sidvind.

som forsynede hovedstaden med fødevarer. Den vigtigste gruppe ved siden af disse var de fartøjer, der fra nær og fjern hentede brænde til København, hvad enten disse skibe hørte hjemme i østjyske distrikter eller i 1700-tallets søfartsdistrikt par excellence: Dragør.

En kæphest stod også rideklar, når det gjaldt provinsfarten i 1700-tallet. Læser man i byhistoriske værker, vil man opdage, at der sjældent gøres ret meget ud af søfarten fra denne tid. Der var nemlig ikke så meget af det, som man dengang – og også nu? – opfattede som »rigtig« søfart, nemlig noget med langfart, viftende palmer og konkylier med hjem. Her vrinsker omtalte kæphest noget om, at dagligdags småskibsfart i hjemlige farvande da vel egentlig også kan være spændende og iøvrigt må tillægges en ikke ringe betydning for datidens indre økonomi og kommunikation. Men bevares, der var nogle håndfulde provinskibe i midelhavs- og vestindiefart, og de har da også fået kapitel X for sig selv, men tillægges altså ikke den store vægt. Palmerne og konkylierne hører hjemme i 1800-tallet, og det er en senere historie.

Endelig vil et afsluttende vrinsk gå ud på, at de danske provinsers søfarts historie ikke er særligt vel tjent med at blive gjort til en underafdeling af købstadshistorien. Velkendt er visse nord-

jyske distrikters skudelfart, der af gode grunde ikke kunne udgå fra byer. Mindre påagt er det faktum, at landdistriktskipperne gjorde sig gældende over hele landet, hvilket her tilbørligt skal understreges, ikke mindst fordi det er et hovedtema for afhandlingens tredje del.

Alt var ikke, som det burde være

Fra skibe og sejlads i bogens to første dele gik interessen naturligt videre til en nøjere undersøgelse af dem, der sejlede – i første række skipperne, hvis navne var kendt fra toldregnskaberne. Denne del af bogen er udarbejdet på traditionel historikervis med brug af kilder hentet flere forskellige steder fra, og her var resultaterne en del morsomme skuffelser, fordi alt ikke kunne vises at være foregået, som det egentlig skulle.

Det 18. århundredes næringslovgivning er kendt for at have været såre restriktiv med sit skarpe skel mellem landbrug og byerhverv. Men ligeså lidt som man skal tage den nuværende grundlovs ord om fri og uhindret adgang til næringsudøvelse på sit blotte pålydende, ligeså lidt kan man naturligvis regne med, at 1700-tallets papirbestemmelser afspejlede nogen strengt gældende praksis. Slet ikke for søfartens vedkommende, hvor der var så mange hensyn at tage.

Teoretisk skulle skipperne – med visse specielle undtagelser – så absolut være udstyret med et borgerskab, og de skulle ned sætte sig i købstæderne. Men dette var langt fra tilfældet og blev endda mindre udpræget i løbet af århundredet. Et hundrede tilfældigt udvalgte skipperne fra 1733 og et tilsvarende antal fra 1798 fik deres bopæl undersøgt ved hjælp af alskens personalhistorisk søgeteknik, og udviklingen kan klart vises at være gået imod flere landdistriktskipperne, hvad ikke alene skyldtes de søfarendes egne ønsker om at slippe for at bo i skattebetyngede købstæder, men så sandelig også var noget, der havde visse myndigheders aktive støtte. Søfolk kunne man ikke få nok af til be manding af såvel orlogsflåde som koffardiskibe, så der *var* således mange hensyn at tage.

Dette understreger umuligheden af f. eks. blot at drage sammenligninger mellem hovedstad og provinskøbstæder, når det gælder 1700-tallets søfart. Man må faktisk have den samlede havomskyllede danske provins med, når der skal sammenlignes. Det gør det ikke lettere at frembringe håndfaste slutninger.

En anden skuffelse var fraværet af, hvad man ifølge den hidtidige søfartshistoriske litteratur skulle vente at finde, når det gjaldt ejendomsretten til fartøjerne. Søger man efter kollektive ejendomsformer, ejerlaug og skibe opdelt i parter, kan man sagtens finde sådanne. Og leder man ikke efter andet, så finder man

heller ikke andet. Men ret beset kan man konstatere en forbausende mængde selvejerskipper, som fuldt og helt disponerede over eget skib, og ved siden af disse et hav af kombinationer – lige fra egentlige redere i land med flere fartøjer i fart og skipper ansat med funktionærlignende status til fuldt udformede part-rederier med skibe opdelt i 32-dele. Og herimellem så en mængde mellemformer. Alt i alt et noget forvirrende billede, som ikke gør alt for klare konklusioner lette. Men skulle noget karakteristisk endelig søges fremdraget, er til formålet skabt den nærliggende betegnelse »familierederi«, som skulle dække den ejendomsform, der nok var den almindeligste indenfor 1700-tallets danske provinsskibsfart.

Skuffelse nr. 3 mødte den naive, da det endelig følte nødvendigt at undersøge betegnelserne skipper og købmand, og hvad disse egentlig stod for. Det viste sig selvfølgelig – kortest muligt formuleret – at skipperne i vid udstrækning handlede, og at købmænd meget ofte stod til søs. Datidens betegnelser brugtes simpelthen ikke, som man ville benytte dem i vore dage, og det er naturligvis generende for historikeren, at en person, der f. eks. i en borgerskabsprotokol fra Fåborg blev kaldt købmand, i virkeligheden fungerede som skipper på helt samme måde som f. eks. en svendborggenser, der kaldte sig købmand og skipper. Alt i alt kan man om disse forhold vel sige, at de afspejler en forholdsvis primitivt organiseret søfart, hvor een og samme person stod både for funktionerne handel og navigation, hvad enten det gjaldt norgesfarten med korn eller høkerbøtteladningerne til København. Men samtidig kan man finde eksempler på landfaste købmænd, der sendte fartøjer med sætteskipper afsted, og da også enkelte »rigtige« redere, som anvendte »capteiner«, rigtige koffardikaptajner, som gik i langfart. Atter et broget billede, som gør det svært at slå sandheder fast med syvtommersøm, selvom et og andet tyder på, at man op imod år 1800 tilnærmede sig det moderne skel mellem skipper og købmand – vel at mærke indenfor provinsskibstadens rammer. For det voksende antal land-distriktskipper ser ud til i vid udstrækning at have fortsat de gamle pæreskudetraditioner med den nære sammenhæng mellem køb, salg og transport.

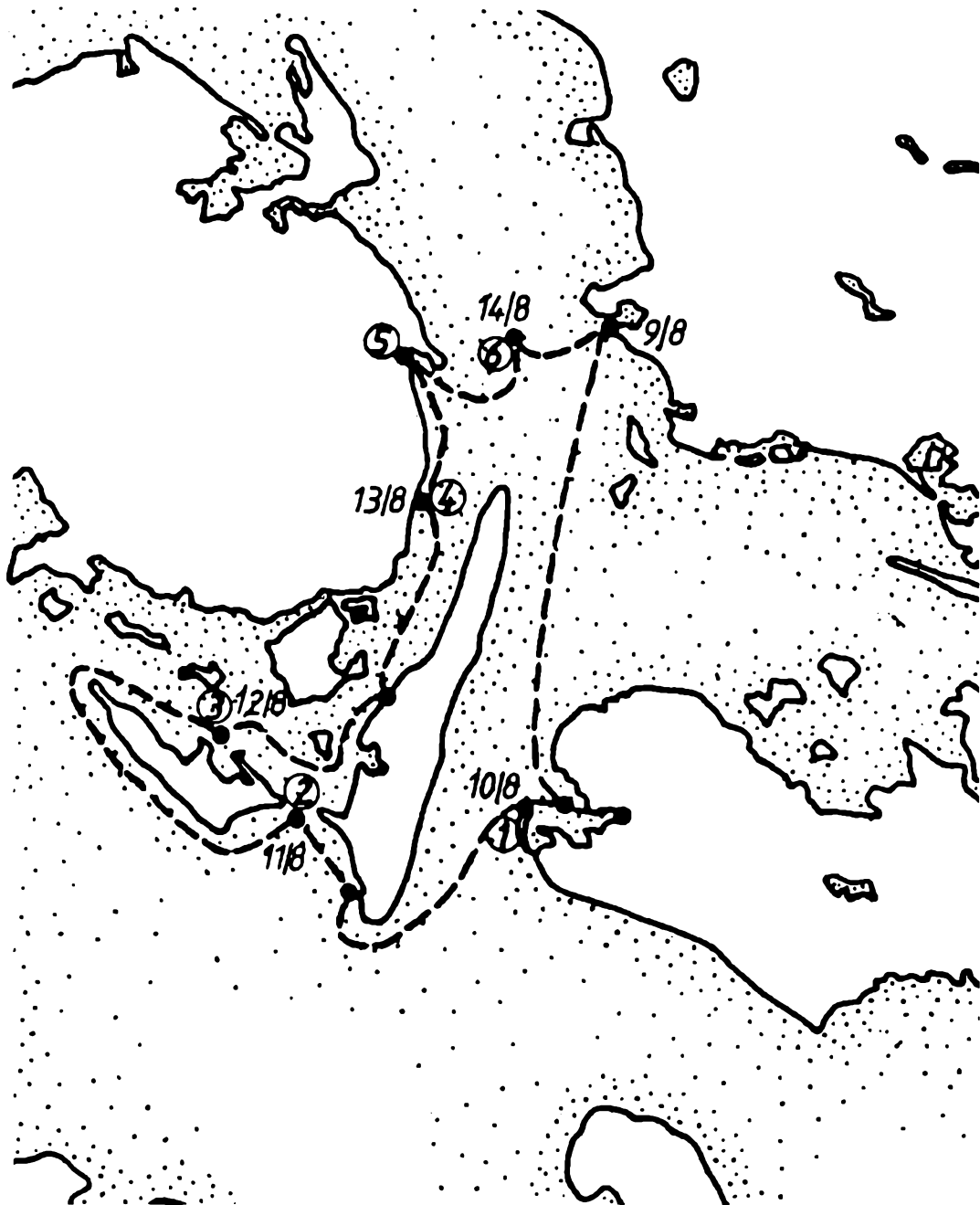
For den håbefulde forfatter, der med trediedelens skipperundersøgelser havde regnet med at få et godt materiale til at forklare flere af de forhold, der var konstateret i bogens første to dele om skibe og sejlads, kunne situationen herefter forekomme nok så forvirrende.

Skal man tro kloge folk, skulle det imidlertid være en velkendt oplevelse ved afslutningen af et større arbejde, at flere problemer hopper af sækken, end man kan nå at binde for. Tænderskærende

arbejder man sig herefter igennem et konkluderende, afsluttende kapitel. Der trækkes linier op og forsøges en anskuen i større økonomisk-historisk sammenhæng. Man skitserer løseligt, hvor mange og grundige undersøgelser man *også* kunne tænke sig at have foretaget. Måske glemmer man i tilstrækkelig grad at betone, hvor meget klogere man selv føler sig at være blevet i årenes løb – men *for* megen oprindelig uvidenhed er det vel heller ikke så godt at bryste sig af! Iøvrigt er bogen ved at have skrevet sig ud. Syv år er gået. Og hvad kom der så ud af det hele. Ja, det resulterede altså i en disputats. Men om denne blev til størst nytte og glæde for Forskningen – med stort F – eller for forfatterens faglige ambitioner eller hans og familiens timelige velfærd, det kan man ikke sådan uden videre regne ud. Men det bør erindres, at forskellig slags nytte og glæde ikke udelukker hinanden.

Togtplanen 1980.

1. Albuén, 2. Hermes,
3. Dejro, 4. Lundeberg,
5. Nyborg, 6. Sprogø.



Ulla Lund og Birger Thomsen

Lilla Dan togtet 1980

– *sportsdykkeren og marinarkæologien*

Dansk Sportsdykker Forbund tæller idag ca. 6000 medlemmer, der jævnlige færdes på bunden af danske farvande. Hvert enkelt af disse medlemmer har investeret et års uddannelse og træning på blot at kunne dykke med rimelig sikkerhed. Dertil kommer en investering på ca. 7.000 kr. til personligt udstyr.

For at kunne betjene sit udstyr og dykke er det nødvendigt for sportsdykkeren at have kendskab til en hel del mekanik, dykkerfysik og -fysiologi – en teoretisk viden på et temmelig avanceret niveau, så man kan her konkludere, at den gennemsnitlige sportsdykker, hvad træning og viden angår, ikke er en almindelig gennemsnitsdansker.

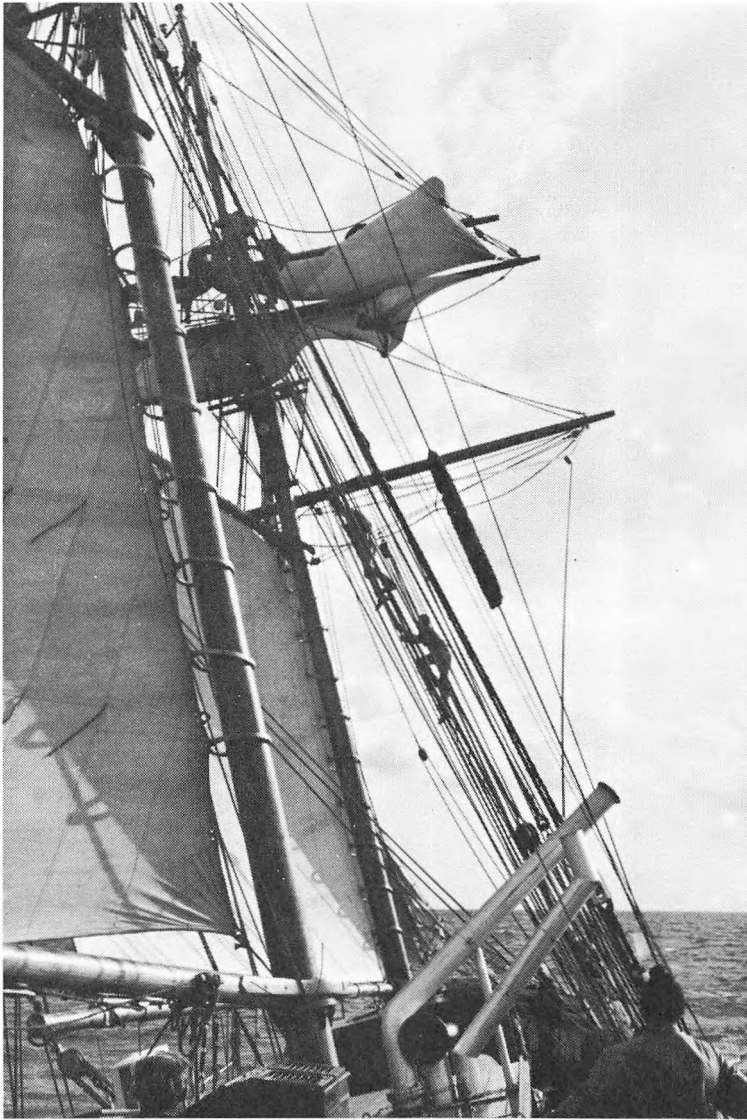
Hvad benytter sportsdykkeren så sin viden og træning til? Han dykker, først for at opleve den spændende verden under havet, men før eller siden bliver dette: blot at dykke, en rutine, og han begynder at se sig om efter noget, han kan foretage sig under sin dykning.

Mulighederne er mange: jagt, foto, orienteringssport m. m., men en særdeles populær form for dykning er vragedykingen, hvor der udfoldes stor energi og opfindsomhed, når det gælder om at finde »gode vrage«, som man kan undersøge.

Ofte bliver vragedykingen ved dette: blot at opleve det fascinerende syn af vraget, liggende på bunden. Men da mennesket af naturen er nysgerrigt, sker det, at dykkeren spørger sig selv: hvorfor, hvordan og hvad var det for et skib?? Hvorefter man kan se den samme dykker gå på opdagelse på biblioteker og i arkiver for at få svar på sine spørgsmål.

Dette store potentiale, som kun kan sammenlignes med den stab af amatørarkæologer, der var og stadig er en vigtig bestanddel af arkæologiske udgravninger på landjorden, har man fra museumsfolks side ofte haft et tvetydigt forhold til. Den væsentligste faktor har nok været, at man som museumsmand har haft svært ved at forestille sig, hvilke forhold sportsdykkeren har at arbejde under, samt ikke at have hånd i hanke med, hvad dykkeren foretager sig under vandet.

Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium, der selv har dykkere i sin stab, har ikke været så tilbageholdende m. h. til at optage forbindelse med sportsdykkerne, men har siden 1971, i samarbejde med Dansk Sportsdykker Forbund, afholdt årlige kurser ombord på skonnerten *Fulton*. Disse kurser har til formål



*Ombord måtte deltagerne give en hånd med, såvel på dækket som til vejr.
Foto: Wolfgang Schröder.*

at indføre sportsdykkere i marinarkæologiens grundbegreber samt lade dem øve sig i opmåling m. v.

Sportsdykkere er ligeledes blevet benyttet til en række konkrete opgaver – i lighed med amatørarkæologen på landjorden: Kyholm 1978, hvor man foretog nogle kombinerede arkæologiske og geologiske undersøgelser af bundforholdene og ved siden af udgravede og opmålte et vrug fra vikingetiden, alt dette i løbet af 3 uger. Der foregår p. t. større udgravninger af stenalderboplads ved Dejrnø og Tybrind Vig, hvor der er gjort internationalt sensationelle fund. En række vrug er blevet eller er under opmåling, således *Crescent* og *St. George*, engelske orlogsmænd fra krigen 1807–14, der forliste på Jyllands vestkyst, hvor også den

russiske fregat *Alexander Newsky*, fra 1868, er inddraget i undersøgelserne. I Øresund er dykkerklubber i gang med at opmåle Gl. Trekroner, en række sænkede skibe, der dannede et søfort under Store Nordiske Krig, og *Indfødsretten*, et dansk linieskib fra Slaget på Rheden 1801. Tidligere er blevet opmålt en fregat, *Kronborg*, der ligeledes forliste i 1801. Ved Lundeborg foregår en undersøgelse af et vrage fra 1600-tallet, og i Kertinge Nor forberedes en større undersøgelse af denne naturhavn.

Mens man fra sportsdykkerne er repræsenteret land og rige rundt, har det været vanskeligere for de mange lokalmuseer at vise flaget i forbindelse med marinarkæologiske undersøgelser.

At måle op under vandet indebærer bl. a., at man skal se op efter sin blyant. Sådanne opmålinger er aldrig lette opgaver. Foto: Kaj Jensen.



Udover Skibshistorisk Laboratorium har kun Orlogsmuseet, Langelands Museum, Moesgård, Samsø Museum og Bornholms Museum haft et nærmere samarbejde med sportsdykkere. Dette skyldes naturligvis de førnævnte omstændigheder, primært manglende viden om, hvad dykkere kan og ikke kan gøre samt usikkerhed overfor dette nye arbejdsfelt, der nok kan få det til at løbe koldt ned ad ryggen på en i forvejen overbebyrdet museumsinspektør.

I erkendelse af, at denne tingenes tilstand ikke kan vare ved – fra Sportsdykkerforbundet er det blevet registreret som en stigende utilfredshed med museer, der ikke har villet give sig i kast med de spændende ting, som dykkere har lokaliseret – planlagde Sportsdykkerforbundets arkæologiske udvalg og Skibshistorisk Laboratorium i fællesskab et kursus for 1980, der skulle tage sigte på netop at etablere en bedre forbindelse sportsdykkere og lokalmuseer imellem. Dette faldt sammen med, at man ikke dette år kunne få stillet *Fulton* til rådighed for det sædvanlige marinarkæologiske togt, men til gengæld stillede Lauritzen Rederi velvilligst deres topsejlskonneret *Lilla Dan* til rådighed for et togt.

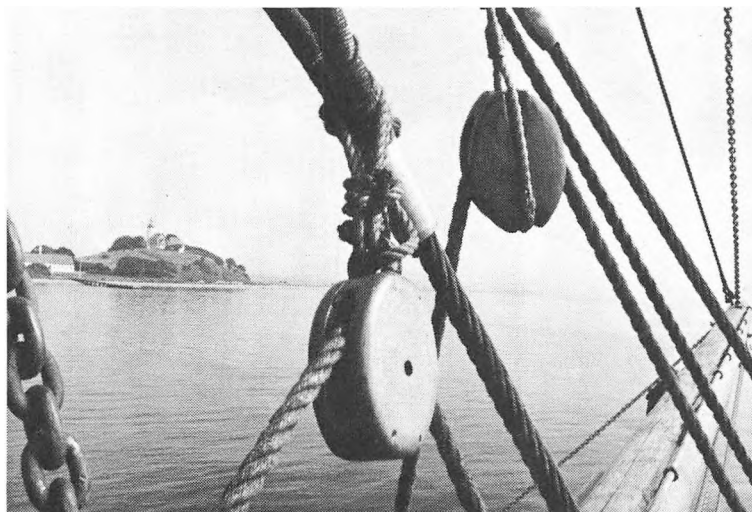
I august stævnedes *Lilla Dan* derfor ud fra Korsør havn, med 18 kursusdeltagere ombord. Heraf var 9 sportsdykkere, udvalgt for deres erfaring fra tidligere marinarkæologisk arbejde. Desuden deltog 4 lokalmuseumsfolk samt 4 fra specialmuseerne og endelig 1 repræsentant for Fredningsstyrelsen.

De ydre rammer var selve *Lilla Dan*, der med sin besætning var et særdeles levende museumsstykke, hvor man umiddelbart fik et indtryk af fortidens sejlskibe og arbejdet med dem. Mange spørgsmål af maritim karakter blev besvaret af den altid imødekommende besætning, under ledelse af skibets reder, Jim Loft, der desværre døde for kort tid siden og vil blive dybt savnet på *Lilla Dans* fremtidige togter.

Kurset var anlagt over en række emner, i dette tilfælde konkrete undersøgelsessteder, der kunne tjene som udgangspunkt for diskussioner: Lollands Albue, hvor der i middelalderen lå et sildemarked, vraget af en bark, *Hermes*, som forliste i 1914 udfør Marstal, en ertebølleboplads ved Dejrnø, teglstensvraget ved Lundeborg, Nyborg med henblik på fæstningen og havnen og endelig Sprogø.

Hver deltager havde som opgave at fremlægge et emne i forbindelse med de steder, der blev besøgt, både sportsdykkere og museumsfolk. Alle fungerede således både som lærer og tilhører, og ved mange opgaver samarbejdede man om praktiske opgaver såsom stedsbestemmelse og besigtigelser. Indlæggene og de – meget åbenhjertige – efterfølgende diskussioner var lange, og til tider blev der krydset en del klinger, men man fik også afklaret mange spørgsmål. Sportsdykkerne fik vist, hvad der var praktisk

Lilla Dan for anker udfor
Sprogø.
Foto: Wolfgang Schröder.



muligt at foretage sig under vand, og museumsfolkene klarlagde, hvordan man kunne trække kulturhistoriske sammenhænge frem og dermed få et langt klarere billede af baggrunden for de enkelte marinarkæologiske forekomster.

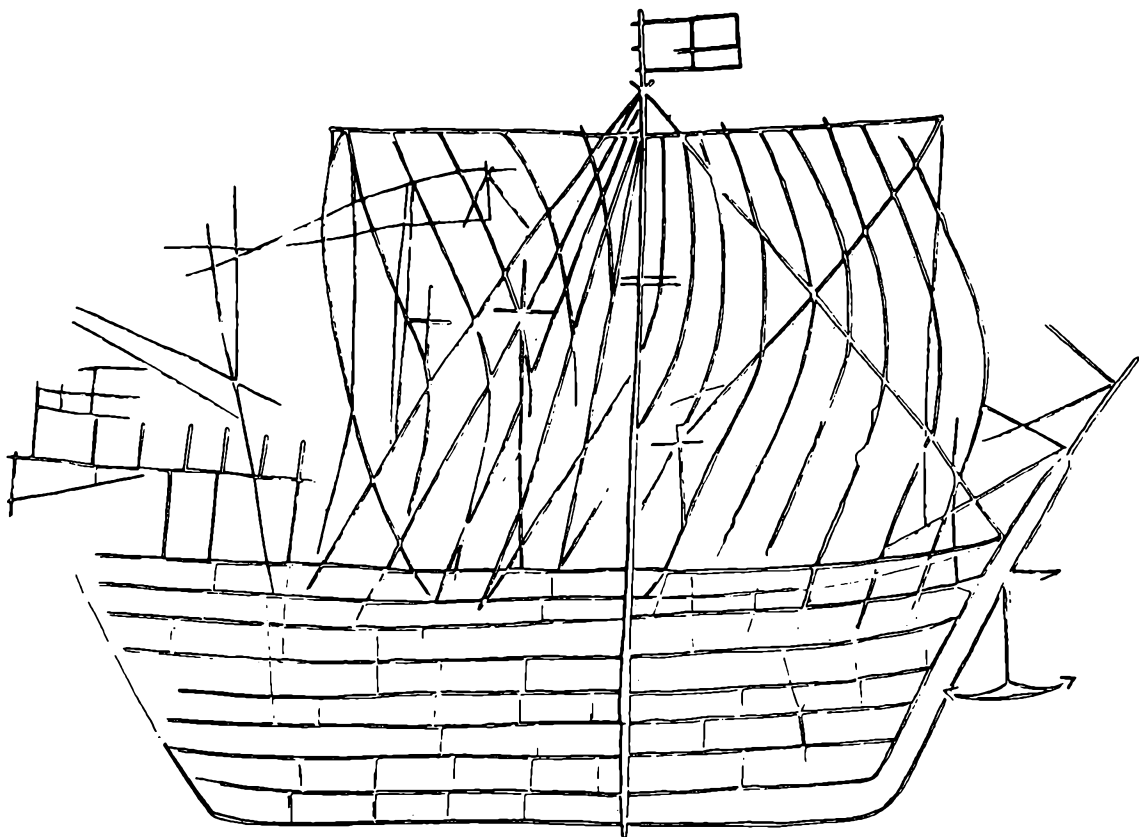
Under de mere private samtaler blev der knyttet mange gode forbindelser, der helt sikkert vil bære frugt i fremtiden.

Under indtryk af de positive resultater, som *Lilla Dan* togtet 1980 kunne opvise, er det blevet besluttet at gentage dette i 1981, hvor bestemmelsesstedet bliver Bornholm.

I Sportsdykkerforbundet vil man desuden fortsætte med oplysningsarbejdet over et bredt felt. Således har Arkæologisk Udvalg oprettet et marinarkæologisk grundkursus – MARK I, af én dags varighed. Dette tager sigte på at introducere de almindelige grundbegreber, lovgivning, stedbestemmelse, udfyldelse af besigtigelsesrapport m. m., hovedsageligt på et teoretisk plan. Dette kursus har været en publikumssucces, og her er, over 3 kurser, indført 75 sportsdykkere i marinarkæologiens grundbegreber. I efteråret 1981 er planlagt yderligere kurser af denne art.

Sideløbende vil der blive afholdt de traditionelle *Fulton*-togter, hvor man, når tilstrækkelig mange har deltaget i grundkurset, vil kunne koncentrere undervisningen på *Fulton* om praktiske opgaver.

Gennem disse kurser vil sportsdykkeren således være vel rustet til de mange fremtidige opgaver, der takket være *Lilla Dan* togterne, vil blive lagt ud til dem fra lokalmuseernes side.



*Ristning fra 1300-tallet
af kogge på norddørens østre
vange i Sct. Jørgensbjerg Kirke
ved Roskilde Havn.
Muligvis også den ældste gen-
givelse af Dannebrog.
Tegnet af Elna Møller i 1943.*

Skibe og søfart i danske farvande i det 12.–14. århundrede

Forskningen indenfor søfart, søhandel, fiskeri og skibsbygning har taget et glædeligt opsving gennem de senere år. Betydningen af at få belyst disse emner i historisk, etnologisk og kulturel sammenhæng er efterhånden blevet åbenbar, hvis man skal gøre sig håb om at få et pålideligt og blot nogenlunde dækkende billede af tidligere tiders Danmark. For sagen er jo, at en meget væsentlig del af dette lands indbyggere var – og i nogen grad stadig er, hvad den svenske etnolog og historiker Olof Hasslöf så træffende betegner *søbrugere* – en bredtfavnende term, der omfatter den store del af kystbefolkningen, der – direkte eller indirekte, helt eller delvist – fik brødet ved at udnytte havets muligheder.¹

Der er foretaget megen og god forskning indenfor dette enorme felt, men et enkelt område har dog hidtil ikke fået den opmærksomhed, som det fortjener, nemlig middelalderens *skibsfart*. Det må undre, for vi har efterhånden et ganske godt kendskab til selve skibene takket være en lang række gode skibsfund, ligesom det er almindelig anerkendt, at hovedparten af vore byer er opstået i denne periode, så godt som alle beliggende ved sejlbart farvand. I den mulige forklaring indgår vel en række faktorer, men lad mig blot trække et par frem.

Der er ikke mange årstal og markante begivenheder knyttet til den fredelige skibsfart, så at den dårligt er registreret i tidligere tiders traditionelle politiske historieskrivning kan ikke undre. Det er derimod en af etnologiens store unladelsessynder, at denne videnskab har fokuseret så ensidigt på landbefolkningens kår og kultur og ganske har overset andre befolkningsgrupper. Byernes jævne befolkning kom sent med og søbrugerne vel egentlig først, da Hasslöf og andre påpegede deres eksistens og betydning.

Det er næppe heller en fejlurdering, at middelalderen, set under en marinehistorisk synsvinkel, af mange opfattes som et antiklimaks til vikingetiden – som en periode, hvor den hjemlige skibsfart var ubetydelig og efterhånden blev overtaget af de ekspanderende Hansestæder. Det er således betegnende, at de fem Skuldelevskibe under ét betegnes som *vikingskibe*, skønt vel højst to af dem har været, hvad vi i gængs forstand opfatter som vikingskibe: skibe, bygget og brugt til hærtogter på fremmede kyster. De øvrige tre har sikkert været bygget til anderledes fredelige gøremål som fragtfart og måske fiskeri. (Når Vikinge-

skibshallen i Roskilde, forhåbentlig i en ikke alt for fjern fremtid, bliver udvidet, så de senere års meget betydningsfulde koglefund kan opstilles, bør man måske overveje navnet endnu en gang!)

Endelig gør det forhold sig gældende, at de skriftlige kilder er uomgængelige, hvis man vil vide noget om skibsfarten. Men de væsentligste af disse, vore bevarede middelalderdiplomer, er for en stor del først gennem den sidste menneskealder blevet publiceret og oversat til dansk. Denne tidligere mangel på let tilgængeligt kildemateriale var særlig følelig, fordi netop denne del af den historiske forskning i vid udstrækning blev udført af amatører (i dette ords bedste betydning), de egentlige faghistorikere kom forholdsvis sent med. Og middelalderdiplomer kan nu engang kun læses af en snæver kreds af fagfolk med særlig indsigt i palæografi, diplomatik og filologi.

I det følgende er det min hensigt at give en kort oversigt over de forskellige kildetyper, derpå at se på nogle afgrænsede problemer omkring selve skibene og deres ejerforhold og endelig at søge at dokumentere de vigtigste handelsruter i vore farvande. Især det sidste punkt med særlig vægt på det skriftlige danske materiale, der ikke hidtil i større omfang har været inddraget i den historiske forskning.

Det er mit håb, at dette, udover i sig selv at være et beskedent bidrag til forståelsen af de maritime forhold i middelalderens Danmark, må give andre lyst til at fordybe sig i denne epokes forhold og problemer. Der er nok at tage fat på, og materialet er righoldigere, end det almindeligvis antages.

Kildematerialet

Vor viden om middelalderens maritime forhold baserer sig – som så megen anden viden om fortiden – på tre kildetyper: De arkæologiske fund, samtidige afbildninger og det bevarede skriftlige materiale.

Heri er der intet nyt. En sådan inddeling af kildetyperne blev for den maritime forsknings vedkommende foretaget allerede af Hagedorn,² og temaet blev taget op igen af Ellmers, der meget grundigt har gjort rede for den sammenholden af disse kildetyper, der er nødvendig, hvis man skal gøre sig håb om at afvinde materialet de optimale oplysninger.³

Men lad os først betragte de tre typer hver for sig.

De arkæologiske fund, og her naturligvis først og fremmest skibene selv, er og må naturligvis være den vigtigste kilde, hvor det gælder vor viden om selve skibene. Og som alle ved, så er vi her og i vore nabolande i den lykkelige situation at have fundet et efterhånden meget betydeligt antal skibe, der tilsammen giver

os et særdeles omfattende og meget detaljeret kendskab til skibsbygningens teknik og udvikling. En oprensning her blot af de mere markante fund vil føre for vidt, men mon ikke de fleste vil nikke genkendende til navne som Gokstad, Oseberg, Kalmar, Galtabäck, Skuldelev, Vejby, Lynæs, Ladby, Kollerup, Hedeby og Bremen? Listen over betydelige fundsteder kunne gøres meget længere, men vil alligevel om kort tid være ufuldstændig, for bl.a. takket være den nyudviklede dykkerteknologi har arkæologerne nu for alvor kunnet udstrække deres virkefelt til havbunden, hvor man jo, ifølge sagens natur, må kunne gøre sig de største forhåbninger om at finde vrage.⁴ Hvor mange vrage, der findes bare i danske farvande, er der vel endnu ingen, der kan have overblik over, men der kan ikke være tvivl om, at de skal tælles i tusinder, og at enhver historisk periode er rigt repræsenteret. Den dag må være ret nær, hvor det bliver nødvendigt at udvise betydelig selektivitet ved bjærgningen og konserveringen af vrage – det er jo emner, der både er kostbare at bjærge og konservere og som fylder ganske godt i et museum. Hovedparten må man formodentlig nøjes med at registrere.

Det ovenfor postulerede gode kendskab til datidens skibsbygningsteknik og -udvikling er dog i høj grad en sandhed med modifikation. Vi har ganske vist fået kendskab til en lang række vidt differentierede typer, spændende fra småfartøjer over lægtene, handelsskibe og krigsskibe til tidens storskib, koggen. Men overraskelser dukker stadig op, der gør det nødvendigt at korrigerer tidligere antagelser – således i 1975 ved Lynæs et storskib af eg, 25–26 meter langt, der dokumenterer eksistensen af nordiske skibe i næsten 'koggestørrelse'.

Mange væsentlige spørgsmål står da endnu også ubesvarede. Det er således vanskeligt at nå til en klar opfattelse af, hvor de forskellige skibstyper havde deres oprindelse – her må man jo huske, at skibe ikke, som en række andre arkæologiske vidnesbyrd, uden videre kan henføres til den lokalitet, hvor de nu bliver fundet. Vil man anskue sagen ud fra sandsynlighedspræmisser, tør man vel snarere tro, at skibsbrud skete i fremmede farvande, end hvor man var kendt. Så der bør altså være størst sandsynlighed for, at skibe netop ikke har haft hjemme, hvor de nu bliver fundet.

Et andet endnu uløst spørgsmål er koggens oprindelse. Typen repræsenterer et afgørende brud med nordisk byggetradition, så der er ingen tvivl om, at det er en type, der kommer til os udefra. Men hvorfra og hvornår? Det er stadig åbne spørgsmål, skønt koggen er overordentligt veldokumenteret både gennem fund, samtidige afbildninger og skriftlige kilder. Men dette spørgsmål vil jeg i øvrigt vende tilbage til.

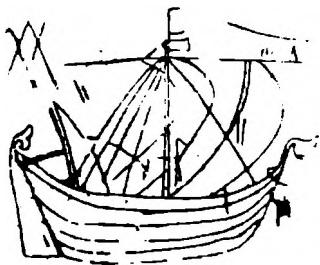
Vi er lige så usikre, når det gælder om at tidfæste, hvornår

man begyndte at bygge skibe på spant. Vor traditionelle nordiske skibstype blev som bekendt bygget efter 'skallen-først'-princippet, dvs. at man samlede bordene i klinkteknik ud fra kølen og mellem de rejste stævne, og først når alle bordene var på plads og samlet, indsatte man spanter og anden indvendig forstærkning. En metode, der stadig, 1000 år efter, anvendes i traditionelt bådbyggeri. Når man bygger på spant, går man den modsatte vej, idet man først rejser skelettet – køl, stævne og spanter – og derefter klæder op, evt. i kraelteknik, dvs. med bordene kant mod kant i stedet for de klinkede bords overlappning. Denne nye teknik havde både ulemper og fordele. Den udelukkede således muligheden for den løbende justering af fartøjets skrogform, især naturligvis de vigtige undervandslinier, som den dygtige skibbygger kunne foretage i takt med, at han lagde bordene op. Når spanterne først var rejst, var skrogformen fastlagt. Heraf følger så, at bygning på spant kræver et større forarbejde af mere eller mindre teoretisk natur – det er umuligt at give spanterne den rigtige form 'på øjemål' før de bliver rejst, det kan kun gøres på grundlag af en model, tegninger eller opmålinger i et lignende skib. Fordelen var, at man kunne arbejde i sværere tømmerdimensioner, hvilket muliggjorde en gradvis forøgelse af skibsstørrelsen, der da også, så vidt vi kan afgøre det, vokser støt op gennem middelalderen. Men hvornår skete dette afgørende spring i udviklingen, og hvor kom det fra? Nogle forskere mener at kunne føre denne teknik tilbage til omkring vor tidsregnings begyndelse og foreslår det yderste Vesteuropa som dens oprindelsessted,⁵ andre forbinder den med fremkomsten af koggen, og atter andre henfører den til nyere tid.

Her er talt meget om skibe, så det må være rimeligt også at fastslå, at den for vort emne relevante arkæologi bidrager med meget andet. Vigtigt i forbindelse med skibene er således de bifund, der tjener til datering, bestemmelse af skibets oprindelse og formålet med rejsen. Her er rester af ladning og især mønter og inventar som kogekar o. lg., hvis typer allerede i anden sammenhæng er kendt, naturligvis yderst vigtige kilder til oplysning.⁶

Endelig skal nævnes arkæologiens betydning for vor viden om middelalderlige havneanlæg, spærringer, markedspladser og andet. Er vor viden om middelalderlige havne endnu spinkel, så er vor viden om de store markedspladser, først og fremmest på Skanørhalvøen, til gengæld meget omfattende, især naturligvis fordi netop Skanørhalvøen ikke har været genstand for meget byggeri og andre menneskeskabte forandringer siden de store markeds tid.

Det samtidige billedmateriale, der er bevaret, er efter mit skøn absolut den svageste af de tre kildegrupper. Der findes for det første ikke ret mange skibsbilleder, og det kan næppe ventes,



Ristning fra Fide Kirke
på Gotland.

at der vil dukke meget nyt frem. Vi kan også konstatere, at egentlige tegninger eller planer baserede på opmålinger eller brugt ved skibskonstruktioner ikke eksisterer – og formodentlig aldrig har eksisteret (med det forbehold, der ligger i det ovenfor sagte om skibsbygning på spant). Tværtimod er de afbildninger, der findes, meget ofte så fortegnede og ukorrekte gengivelser, at det er åbenbart, at sådan kan skibe simpelthen ikke have set ud, hvis de har skullet opfylde et praktisk formål.

Dette gælder f. eks. de middelalderlige kalkmalerier i vore kirker, der har skibe som motiv. Den overvejende del er fra 1400-tallet eller senere. De afbildede skibe er smukke, men formidler i langt højere grad kunstnernes opfattelse af skibe end det virkelige livs fartøjer. Vi kan ganske vist ofte genfinde mange af tidens skibes karakteristiske træk, men snarere end at bruges som oplysninger om skibe kan de bruges den anden vej rundt: til at datere kalkmalerierne. Kritisk betragtet er størrelsesforhold og proportioner ofte åbenlyst urimelige.

En særlig kategori af afbildninger udgøres af mønter og bysegl. Her var skibe et meget yndet motiv, hvilket både siger noget om den rolle skibet spillede i den almindelige bevidsthed og om møntudstederes og byers ønske om at markere deres position i søfart og handel. Skibe på mønter og segl er dog som hovedregel meget stilerede, da det afgørende for kunstneren vel har været at få fyldt den som regel cirkulære ramme så smukt ud som muligt. Ofte er det dog muligt med sikkerhed at afgøre, hvilken skibstype, der har været forlæg, så kan man tid- og stedfæste mønten eller seglet, kan der naturligvis udledes konkret viden om den pågældende skibstypes udbredelse.⁷ Det har hidtil forekommet mig, at tyske forskere, især Heinsius, har presset dette materiale for hårdt, som når de f.eks. i småafvigelser i bysegl, der blot kan skyldes de forskellige seglskæreres større eller mindre kendskab til skibe, ser et bevidst udtryk for, hvordan skibene efterhånden udvikler sig og rene konstruktionsfejl rettes.⁸ Men jeg har måske i nogen grad gjort Heinsius uret. Så sent som i 1978 blev der fundet en særdeles velbevaret kogge ved Jammerbugten en lille halv kilometer indenfor den nuværende kystlinie. Hvis fundet er rigtigt tolket – og det har jeg ingen anledning til at tvivle på – så er denne kogge usædvanlig bl.a. ved, at de to siders bordplanker mødes foran stævnen.⁹ Denne konstruktionsmåde er meget uhensigtsmæssig, for selv ved en svag påsejling vil bordene give sig langt hen ad skibssiden og nådderne åbne sig – med alvorlig risiko for, at værk eller andre tættmidler falder ud, hvorved skibet bliver læk. Men netop denne fejl ser Heinsius i skiftende segl udsagn om bliver rettet.

Der findes dog også særdeles gode afbildninger. Således to

grafitti fra 1300-tallet, den ene i Fide kirke på Gotland, den anden i St. Jørgensbjerg kirke i Roskilde. Begge tegninger eller rettere indridsninger virker meget autentiske og synes gjort af folk med et førstehåndskendskab til skibe. Crumlin-Pedersen mener endog, at St. Jørgensbjerg-koggen kan være ridset efter 'levende' model, da det sandsynligvis har været muligt at overskue Roskilde havn fra tegnestedet i kirkens norddør.¹⁰ En lille detaille – ankeret er ikke kattet eller taget ind, men hænger for klydset, klart til at falde – støtter i høj grad tanken.

Et billedarbejde af en ganske anden art bør også nævnes, nemlig Bayeux-tapetet. Dette ikke mindre end 70 meter lange tæppe, som en usikker tradition tilskriver dronning Mathilde, er broderet i sidste del af 1000-tallet, og det skildrer hertug Vilhelms erobring af England. Komponeret i en lang række scener viser det bl. a. forberedelserne og invasionen, og det kulminerer med slaget ved Hastings, hvor kong Harold faldt. I forbindelse med vort emne er det især interessant, fordi det viser ikke mindre end 41 skibe, alle af umiskendelig nordisk type. Vi ser skibene under bygning, under udrustning og i brug, alt med en rigdom af detaille, der gør indtryk af at være korrekt gengivet.

Det skriftlige materiale er meget omfattende, men dog overskueligt, så længe vi holder os til Danmark i den tidlige middelalder.

Det er først og fremmest lovgivningen. Således vore gamle landskabslove, Valdemars sjællandske Lov, der vel er den ældste, måske fra slutningen af 1100-tallet, Skånske Lov fra før 1216 med ærkebiskop Anders Sunesøns Parafraze fra før 1224, Eriks sjællandske Lov fra efter 1216 samt Jyske Lov, givet eller ihvertfald tiltrådt af kong Valdemar Sejv i 1241. Disse love, der utvivlsomt hviler på en ældre, men måske blot mundtligt overleveret tradition, ligner hinanden meget i opbygning og indhold, og de afspejler dermed en nogenlunde ensartet retsopfattelse for det ganske rige. De mange retsregler om maritime forhold går især på skibbrudnes stilling og retten til vrage – et ord, der dengang havde en anden og videre betydning, end vi nu lægger i det.

En anden og betydelig mere heterogen lovgruppe er købstadslovene, der dog kan sammenstilles i en række indbyrdes afhængige grupper, f. eks. bliver Slesvig. stadsret forlæg for en række andre sønderjyske byer. Også i købstadslovene er der mange retsregler omkring brugen af skibe, men her er interessen ikke i særlig grad rettet mod forlis og strandret, men naturligt nok mod det, der var købstadens selve grundlag: Handel. Vi finder her regler for købmænds og skipperes adfærd – som oftest diskriminerende overfor fremmede – og vi finder regler for forholdet mellem skipper og besætning – en spæd begyndelse til en sømandslov, told- og havnebestemmelser og meget andet.

Rigslovgivningen, hvorunder man almindeligvis regner hånd-

fæstningerne samt en række forordninger, der var givet eller i det mindste tiltrådt af kongen, var de første retsregler, der havde gyldighed i hele riget. Også her finder vi bestemmelser, der har med vort emne at gøre, f. eks. om toldsatser og skibbygning. Særlig bemærkelsesværdig er dog gentagne indskærpelser af, at skibbrudnes retsstilling skulle respekteres – ikke, som man måske ville vente det, rettet til landets kystbefolkning, men til kongens egne fogeder!

Under lovgivningen må også henregnes de forskellige kendte redaktioner af motbøger – retsbøger – for de store og internationalt søgte markedspladser, Skanør-Falsterbo og Dragør. Den ældst kendte er fra slutningen af 1380'erne. Disse motbøger gav de nærmere regler for folks færden og gøremål, og de er særdeles oplysende om forholdene på markederne. I sammenhæng hermed bør nævnes et par andre kilder: Den danske fogeds afregning for året 1494, der er det eneste kendte danske regnskab fra markederne, og 'Den lybske Fogedbog', en tysk retsprotokol fra Skåne ført mellem 1487 og 1537.

En meget vigtig og næsten uudtømmelig kilde til viden om en lang række forhold i middelalderens Danmark er den meget store mængde bevarede danske og danskrelaterede diplomer, der siden 1938 er blevet publiceret i værket *Diplomatarium Danicum* med oversættelser i paralleludgaven *Danmarks Riges Breve*. Disse diplomer er i hovedsagen retsstiftende breve som skøder, testamenter, privilegier, aftaler, procesakter o. lg., altså dokumenter det har været af betydning at opbevare, og som derfor tidligt har fundet deres plads i tidens arkiver. Private breve i vor opfattelse af begrebet forekommer desværre næsten ikke. Diplomerne giver indblik i mange forhold i datidens Danmark, og søfart, handel og fiskeri danner heldigvis ikke nogen undtagelse herfra. Af de indtil nu publicerede breve – en halv snes tusinde dækkende perioden 789–1368 – har op mod tusind oplysninger herom.

Kildeværdien af disse breve er meget høj. Medens lovteksterne er normative kilder, hvilket vil sige, at de oplyser om, hvordan tingene burde være – men ikke meget om, hvordan tilstandene faktisk var, så er brevene i meget vid udstrækning kognitive kilder, dvs. kilder, der giver udsagn om faktiske forhold. Hvilket naturligvis dog langt fra betyder, at vi kritikløst skal acceptere dem efter pålydende værdi. Når f. eks. nogle købmænd fra Lybæk omkring 1270 beskylder Jens Vitte fra Grenå for at have snydt dem i forbindelse med leje af hans skib, så kan vi ikke uden videre gå ud fra, at Jens var en slyngel, da vi ikke har hans version af historien, men vi kan være sikre på, at der omkring 1270 boede en mand i Grenå ved navn Jens Vitte, der havde et skib, som han, i hvert fald lejlighedsvis, bortfragtede.

En kildegruppe af en helt anden karakter er tidens litterære og

historiske værker, krønikerne. Fra hjemlig grund har vi Saxos og Svend Aggesens værker og en række mere eller mindre anonyme værker, vigtigst Roskildekrøniken, Sjællandske Krønike og Jyske Krønike. Der findes i disse arbejder en del oplysninger af maritim interesse, men det er værker, der i kildekritisk henseende byder på betydelige problemer. Ofte er de en blanding af sagnfortælling, kompilation af andres arbejder og egentlig historieskrivning – tit endda meget farvet historieskrivning, der ikke i nogen måde tilstræber den objektivitet, som vi kræver af vederhæftig historieskrivning.

Endelig bør nævnes det kildekompleks, der kendes under navnet Kong Valdemars Jordebog. Jordebogen indeholder mange forskelligartede oplysninger, skattelister, lister over kongens besiddelser, en række oplysninger om sysler og herreder samt i særlige afsnit oplysninger om Halland og Estland, der jo på den tid var under dansk herredømme. Værkets hensigt og rette tolkning har været diskussionsemne for forskningen gennem over hundrede år, her vil jeg dog nøjes med at konstatere, at det indeholder en del oplysninger om maritime forhold.

Denne korte oversigt over skriftlige danske middelalderkilder er naturligvis langt fra udtømmende. Der findes således både årbøger, klosterkrøniker, helgenvitae og meget andet, men forhåbentlig er det lykkedes at få trukket det vigtigste materiale til belysning af maritime forhold frem.

Når man beskæftiger sig med en så international foreteelse som handel og søfart, kan man naturligvis ikke nøjes med det danske kildemateriale. Man må også vende sig mod udenlandsk materiale, men dette er så omfattende, at det er meget vanskeligt at få et tilfredsstillende overblik over. En egentlig gennemgang af dette vældige materiale ville sprænge alle rammer, så jeg må her nøjes med at henlede opmærksomheden på enkelte kilder og kildesamlinger af særlig interesse for studiet af middelalderens søfart i vore farvande.

En række tyske kronikører er betydningsfulde: Adam af Bremen, der er den første, der giver en sammenhængende topografisk beskrivelse af Danmark, Helmold, Arnold samt Henrik af Letland. Den sidstnævnte, der er den første, der oplyser os om brugen af kogger i Østersøen, er samtidig den eneste af tidens danske og tyske forfattere, der virkelig gør indtryk af at have haft skibsdæk under fødderne!

Den islandske og norske sagalitteratur er efter mit skøn meget vanskelig at vurdere som kilde til søfartshistorie. Sagaerne spænder fra næsten rene fiktionsværker – måske dog bygget op over en historisk kerne – til autentisk historieskrivning af meget høj karat, som f. eks. dele af Snorre Sturlasons værker. Og det er udenfor diskussion, at de er blevet til i et kulturmilieu, hvor

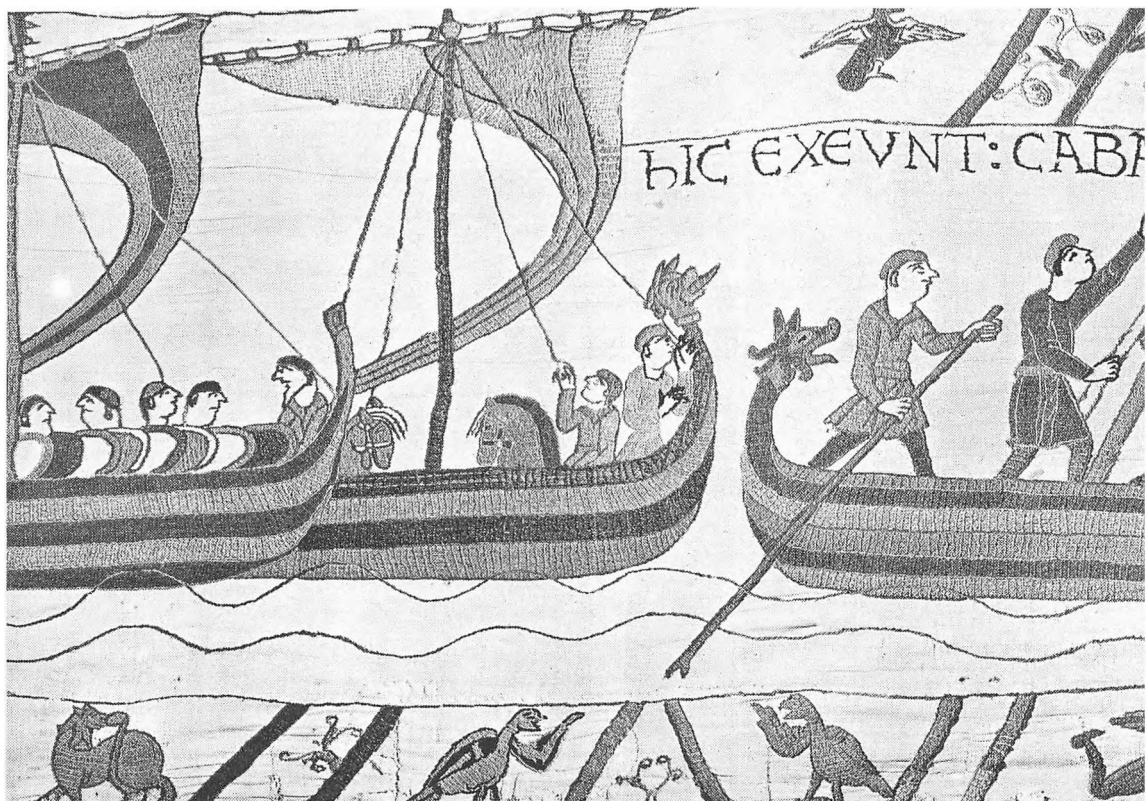
*Initial med skibsgengivelse fra
1300-tallet i Gl. kgl. sml.
3269 a 4to: Jónsbók. Efter
Jónas Kristjánsson: Islandske
Sagaer og Håndskrifter,
Reykjavik 1970.*



skibe og sørejser næsten var en del af tilværelsen. At ophavsmændene har haft forstand på skibe behøver vi næppe at tvivle på. Men spørgsmålet er, hvad er historiske kendsgerninger og hvad er digt? Og meddeler sagaerne de faktiske forhold på tidspunktet for begivenhederne, eller afspejler de blot forholdene, som de var, da historierne blev nedskrevet – ofte flere hundrede år senere?

Diplomatarisk materiale er publiceret i rigt mål. I Norge og Sverige i diplomataria, meget ligt vort eget diplomatarium. I Tyskland bl. a. i Hanserecesse, et overordentlig omfangsrigt værk, indeholdende en mangfoldighed af aktstykker vedrørende Hansaen, der spænder fra traktater med fremmede magter til bestemmelser om sildetønder. Videre i en række 'Urkundenbücher', udgivet både for Hansaen og for en lang række enkeltbyer. I England er bl. a. publiceret lange kronologiske og særdeles intakte serier af engelske kongers åbne og lukkede breve, de såkaldte 'Patent Rolls' og 'Closed Rolls'. Især det her nævnte tyske materiale rummer særdeles meget materiale vedrørende danske forhold, men også i det engelske materiale er der en række breve, der dokumenterer de søværts forbindelser med Danmark.

En anden vigtig gruppe er de toldbestemmelser og -regnskaber, der findes for en række byer, dog meget sjældent i et omfang, der tillader kvantitative slutninger vedrørende omsætningen. Sådant materiale findes eksempelvis for London, King's Lynn, Damme, Brügge og Lybæk. Af en ganske særlig karakter er det regnskab, der blev ført over 'pundtolden', en afgift Hansestæderne lagde på deres vareomsætning for at kunne finansiere krigen mod Danmark. Sådanne regnskaber er delvis bevarede for



årene 1368–69 og 1398–1400. Dette materiale giver væsentlige oplysninger om skibsfarten på en række danske byer og et godt indblik i vareomsætningen i Østersøområdet.

De tre kildetyper vi her har beskæftiget os med, har alle noget at sige os, hvis vi ønsker viden om datidens skibe og brugen af disse. Og de supplerer på udmærket vis hinanden. De skibe, der findes, er som regel fragmentariske vrage, hvor kun skibets nederste og solideste dele er bevaret. Skrogets øvre dele er som oftest borte eller i bedste fald meget stærkt beskadiget, og man finder praktisk talt aldrig andet af mast og rigning, end det spor masten engang har stået i. Her er de samtidige afbildninger af den største værdi, når man skal rekonstruere det manglende, fordi disse netop gengiver det manglende ved at fremstille skibet som det så ud, da det befandt sig på vandet i sødygtig stand. Vi ser her skroget over vandlinjen, mast, rigning og sejl – og som regel i det for os heldigste perspektiv, set fra siden.

Til gengæld er der skuffende få oplysninger om selve skibene i det skriftlige materiale, når man tager dets vældige omfang i betragtning. Vi får meget lidt at vide om skibbygning, om skibskonstruktioner og om dimensioner. Man kunne have ventet, at oplysninger om lasteevne og ydre mål – længde, bredde og dybgang – der jo må have haft en praktisk interesse fra samtiden,



*Vilhelm Erobrerens landgang
i England 1066. Detaille
fra Bayeux-tapetet.*

ville figurere hyppigt, men det er desværre ikke tilfældet. De oplysninger om skibsstørrelser, der kan udledes af de skriftlige kilder, baserer sig i det væsentlige på opgørelser over ladninger, der er gået tabt ved forlis eller plyndring. Og sådanne oplysninger er selvsagt usikre, for på den ene side kan vi ikke vide, om skibet i den aktuelle situation var fuldlastet, og på den anden side kan vi ikke se bort fra muligheden af, at ejeren har lagt noget til, da han i håb om erstatning gjorde sit tab op.

Er de skriftlige kilders værdi således relativt beskedne, når det gælder selve skibene, så er de til gengæld langt det vigtigste materiale, når det drejer sig om brugen af skibene. Fartøjerne selv er altid anonyme og tavse, når vi finder dem. Der er ingen oplysninger om navn, hjemsted, ejer, rejse og forlistidspunkt, og kun meget heldige omstændigheder, som f. eks. gode bifund, giver os mulighed for kvalificerede gætterier. Det samme gælder afbildninger, der kun undtagelsesvis skildrer bestemte begivenheder, som f. eks. Bayeux-tapetet og kapsejladsen mellem Olaf og Hakon i Skamstrup kirke. De faktiske oplysninger om ejere, befragtere, ladninger, rejser og tildragelser i øvrigt, som er nødvendige, hvis vi skal gøre os håb om at få et nogenlunde dækkende billede af middelalderskibsfarten, må findes i det skriftlige materiale.

Skibene

Der er i tidens løb skrevet meget om middelalderens skibe, så jeg vil her afslå fra et forsøg på at give en sammenhængende og dækkende fremstilling af dette emne. I stedet vil jeg tage et par enkeltspørgsmål op, der stadig må betragtes som uafklarede eller som hidtil har fået lov til at ligge.

Som nævnt i det foregående er det stadig et omtvistet spørgsmål, hvor koggen havde sin oprindelse, og hvornår den kom i brug. De ældste kogger, der er fundet (Brösen og Kollerup) er dateret til 1200-tallet. Det er begge skibe af moderat størrelse – en snes læster eller så – og Kollerupkoggen har konstruktionsdetajller, der tillader en formodning om, at den repræsenterer et forholdsvis tidligt udviklingstrin (den tidligere omtalte stævnkonstruktion). Brösenkoggen er vi desværre afskåret fra at studere nærmere, for den blev uheldigvis tilintetgjort, da den blev fundet engang i 1870'erne.

Den ældste omtale vi har af koggen i Østersøområdet går tilbage til 1206, under hvilket år Henrik af Letland beretter om præsten Daniel, der med to kogger fra Gotland undsætter det belejrede Riga.¹ Om nationaliteten af disse kogger oplyses intet. Vi kan tillægge Henriks udsagn betydelig vægt, for han var en mand, der gjorde adskillige sørejser, og som andre steder i sin krønike med stor indsigt gør rede for ret komplicerede manøvrer med skibe. Så når Henrik ikke i 1206 omtaler koggen som noget nyt og bemærkelsesværdigt, så tør vi nok antage, at den på dette tidspunkt har sejlet ihvertfald nogle år i Østersøen, hvilket fører dens eksistens tilbage i det mindste til slutningen af 1100-tallet.

Tyske forskere, der vel altid har associeret koggen med Hansaen, har altid taget det for en forholdsvis given sag, at koggen blev indført i Østersøområdet i sammenhæng med den tyske fremtræden dér. Denne opfattelse ser jeg ingen grund til at følge dem i. For hvad var egentlig situationen mod slutningen af 1100-tallet? Lybæk, grundlagt midt i århundredet, var endnu den eneste tyske by af blot nogen betydning, og den var stadig ikke meget mere end en flække, hvorfra tyske købmænd trængte frem – i begyndelsen i nordboernes fodspor og som disses lærlinge. Kulturelt og økonomisk var Lybæk, der først i 1180, da Henrik Løve blev fradømt sit len, var blevet kejserlig by, endnu ubetydelig i forhold til Danmark, der var tidens dominerende Østersømagt. Så det forekommer utroligt, at byen, der hverken kunne have skibsbygnings- eller søfartstraditioner af betydning, i løbet af få årtier skulle blive i stand til at bygge og sejle skibe, der overgik, hvad man i øvrigt kendte på disse kanter.

Vender vi os til danske kilder, så omtales koggen her 18 år senere end hos Henrik. I 1224 måtte den fangne kong Valdemar

Sejr for at blive løsladt gå ind på, at han samme efterår ville drage på pilgrimsfærd ad søvejen til Det hellige Land 'med hundrede skibe, kogger og snekker regnet sammen'.² Det var ikke nøjere specificeret, hvor mange af de hundrede skibe, der skulle være kogger, men teksten lader dog formode, at Valdemar Sejr på dette tidspunkt har kunnet disponere over et ret betydeligt antal. I øvrigt hører vi af gode grunde ikke mere til den rejse, for kongen kom aldrig afsted.

Skal vi holde os på sikker grund, så kan vi altså konstatere, at danske og tyske kogger fandtes i Østersøområdet i begyndelsen af 1200-tallet – de 18 års tidsforskel på kilderne siger ikke så forfærdelig meget, når man betænker, hvor lidt og tilfældigt kilde-materiale, der er os overleveret. Men det tager tid, før man kommer så langt, at man virkelig kan udnytte den nye types muligheder – først hen mod slutningen af århundredet hører vi om dansk og tysk fart Skagen rundt – den såkaldte ummelandsfart.

Det er dog fristende at forlade den sikre grund for at se, om der skulle kunne findes andre spor i sagen. Kort efter 1170 var der et skib under bygning i Slesvig, der tiltrak sig så megen opmærksomhed, at det satte sig spor i engelske kilder.³ Den i 1170 myrdede ærkebisp Thomas Becket af Canterbury, der allerede i 1173 var blevet kanoniseret, blev som helgen tillagt en lang række mirakler, der er beskrevet af Vilhelm af Canterbury i dennes 'Miracula St. Thomæ'. Her omtales også et stort skib, der blev bygget i Slesvig, og hvori selveste kong Valdemar d. Store havde anpart. Skibet må virkelig have været stort, for da det skulle søsættes, viste det sig umuligt at få det i vandet. Dog, der var hjælp at få, for da man havde bedt St. Thomas om bistand (og lovet ham 100 pund vokslys), gled skibet, som var det smurt, ud i sit rette element. Her møder vi for første gang på dansk grund stabelafløbningens problemer, der, hvor det drejer sig om traditionelle nordiske skibe, næppe kan have været større, end at de har kunnet klares med den fornødne håndkraft og uden helgeners bistand. Så der bør have været noget særligt ved dette skib, hvilket bestyrkes af, at selveste kongen engagerede sig med en part. Var det en kogge, måske endda den første, der blev bygget på dansk grund? Men hvad skulle det i så fald være for en personkreds, omfattende kongen, der gik ind i et sådant projekt? Det er nærliggende her at pege på de St. Knudsgilder, der ved denne tid opstod rundt om i landet, og hvis formål bl. a. var samarbejde og gensidig støtte under købmandsfærd. De havde i høj grad kongens bevågenhed – næppe uden sammenhæng med deres kult omkring Knud Lavard, kongens far – og det i en sådan grad, at han indtrådte i ihvertfald et af dem. Disse gilder var nok danske i deres karakter, men ideen til dem var ikke opstået her i landet. Den havde danske købmænd fået i Flandern,

og har de dér kunnet hente inspiration til deres organisation, så kan de også have gjort det til deres skibsbygning. Og bygningen netop af en kogge har måske kaldt på så megen risikovillig kapital, at det var rimelig at løfte i flok. Nu må materialet selvfølgelig ikke presses urimeligt, så vi bør nok lade spørgsmålet om 'Slesvigkoggen' stå åbent indtil videre.

Sikker viden om koggebyggeri her i landet har vi først for året 1249, hvor kong Erik d. 4. forbyder, at nogen krænker Næstved St. Peder klosteres friheder og fordrister sig til at genere konventets landboer og bryder under bl. a. koggebyggeri.⁴ Men skibbygning her er måske blot videreførelsen af en lang tradition, for allerede i 1140 var Næstved kloster så maritimt orienteret, at det til afløsning af ledingspligten kunne påtage sig transporten af kongen og hans mænd til Lolland eller Falster.⁵

En eventuel flandersk inspiration til koggebyggeri her i landet må jo med nødvendighed forudsætte, at man dér var længere fremme i udviklingen af koggen. Dette synes i høj grad bekræftet af de senere kilder, for allerede midt i 1200-tallet kan vi konstatere, at købmænd fra disse egne sejlede ummelands, medens vi som nævnt ikke har belæg for, at det skete med danske og tyske kogger før sidst i århundredet. Således giver kong Abel i efteråret 1251 på Skånemarkedet privilegier til dem, der kaldes 'vmlandsfaræ'. Det sker i to breve, dateret hhv. 24. og 25. september.⁶ I hoveddiplomets indledning finder vi et Aristoteles-citat: 'Tiden er alle foranderlige tings mål', og det er fristende heri at se en klar forståelse for den nye ummelandsfarts betydning. Men det er nok at gå for langt. Sådanne almene udsagn var ret almindelige i tidens diplomer og har næppe haft andet formål end at vidne om udstederens – eller snarest vel koncipistens – klassiske dannelse. Det reelle indhold i diplomerne var en aftale om told, ret for ummelandsfarerne til at bjærge ved forlis og en udvidet ret for dem til at laste og losse deres skibe.

Men hvem var det egentlig, som Abel indgik aftale med, og under hvilke vilkår blev aftalen indgået? Der blev ved denne lejlighed indgået en aftale, der forblev i kraft – med senere fornyelser – i mere end hundrede år, så når aftalens ene kontrahent slet og ret betegnes vmlandsfaræ, så må denne betegnelse her dække en nogenlunde vel afgrænset og organiseret personkreds, der har kunnet stille forhandlere, bemyndiget til at indgå bindende aftaler. Diplomernes proveniens gør det nogenlunde klart, hvem disse ummelandsfarere var. Hoveddiplomet var, som det på den tid synes almindeligt, udstedt i to eksemplarer, hvoraf det ene stadig ligger i Kampen, medens det andet, der er tabt, var deponeret hos Franciskanerne i Lund. Sidstnævnte kender vi gennem en vidisse, udfærdiget af samme Franciskanere, der nu befinder sig i Utrecht. Forekomsten af diplomerne i Kampen og Utrecht



*Fra udgravningen af koggen
ved Kollerup 1978.*

Foto: Nils Johansson, Nöddinge.

gør det rimeligt at antage, at begrebet ummelandsfarere i denne sammenhæng skal opfattes som købmænd fra de nederlandske stæder, hvoraf Kampen synes at have været den dominerende. Denne opfattelse bestyrkes ved, at samtlige senere privilegier, ialt 13 kendes, der stadfæster den her indgåede toldaftale for ummelandsfarere, undtagelsesfrit frem til 1364 er givet til nederlandske stæder.⁷ Først i 1364 aftales under fredsforhandlingerne med Hansestæderne told for andre skibe, der sejler ummeland.⁸

Engelske skibe synes at være begyndt at sejle ummelands omkring nogenlunde samme tid. Kort efter 1251 plyndres engelske købmænd i København af lybækkere,⁹ og hende omkring århundredeskiftet bliver engelske skibe efter kilderne at dømme almindelige i danske farvande. De har dog næppe været omfattet af begrebet ummelandsfarere, ihvertfald i den betydning ordet får med 1251-diplomerne, og der kendes da heller ikke noget senere, eller for den sags skyld tidligere privilegium til engelske købmænd, endsige til engelske ummelandsfarere.

Ummelandsfarernes her opnåede privilegiebreve er i flere henseender usædvanlige. Af hoveddiplomet fremgår således klart, at her er tale om en aftale: ‘ – er der mellem os og dem med vor og

deres billigelse efter moden overvejelse og med tanke på fremtiden truffet den overenskomst til evig tid –'. Intet andet privilegiebrev fra tiden har denne aftalekarakter, alle de øvrige fremstår som kongelige gunstbevisninger, der ikke som dette lader forstå, at der har været tale om en afvejning af ydelser og modydelser – hvad der selvfølgelig som oftest var tilfældet.

Teksten er konciperet af bisp Esger af Ribe.¹⁰ Om det har været en fordel for ummelandsfarerne, hvis stæder havde gode handelsrelationer til denne by – eller om det tværtimod har været en tyngende omstændighed for dem, da Ribe jo ikke kunne være interesseret i, at for meget af handelen blev flyttet til Skanør, er det vanskeligt at vurdere.

Ummelandsfarerne fik to væsentlige rettigheder, nemlig ret til at bjærge skib og ladning ved forlis og ret til at laste og losse deres skibe på tider, hvor det i øvrigt var forbudt. Disse rettigheder var nok en del mere værd, end det umiddelbart kan synes. Led udlændinge på den tid skibbrud på danske kyster var de i realiteten retsløse, med mindre de havde brev på selv at måtte bjærge deres ejendele. Og skibbrud var i høj grad en mulighed, man måtte regne med. Losning og lastning måtte, som andet arbejde, normalt kun finde sted på hverdage og skulle ophøre ved vesperringning. På helligdage, og dem var der mange af, måtte der ikke arbejdes. Da skibene ved Skånemarkedet måtte ankre på åben red, gav disse restriktioner ud over tidsspildet også øget risiko for havari og strandning, hvis vejret ikke artede sig.

Prisen for disse rettigheder, foruden selvfølgelig selve retten til at komme på markedet, var en toldsats, der var væsentlig højere end den i øvrigt gængse: 32 skilling god sterlingmønt for hver lastet kogge, der vendte hjemad. Denne høje koggetold adskilte sig fra anden skibstold, også for kogger, der ikke sejlede hjemad, ved at være en fast skibsafgift – al anden skibstold blev beregnet pr. læst.¹¹

Men hvorfor denne forskelsbehandling på ummelandsfarere og andre? Der har været flere grunde hertil. Måske skal den ses i forbindelse med retten til at bjærge ved forlis, hvilket jo kunne betyde reducerede indtægter for kongen, der havde retten til vrag. Ummelandsfarerne sejlede længere under kongens kyster end andre, og det tilmed under de farligste på færden rundt Jylland. Men snarere skyldes den høje koggetold måske den omstændighed, at kongen måtte give afkald på toldindtægter andetsteds, nu hvor forbindelsen med Vesteuropa ikke længere nødvendigvis måtte ske over land? Endelig kan Abel have været under stærkt pres fra Hamborg, Lybæk, Rostock og Wismar, der kort forinden havde fået (tilhandlet sig?) privilegier,¹² og som ikke så med blide øjne på en handel med Vesteuropa, som de ikke selv formidlede.

Monopolstillingen i ummelandsfarten bevarede nederlænderne og vel englænderne næsten århundredet ud. Jeg ser heri et afgørende indicium for, at koggen kom til os fra Vesteuropa, da denne monopolstilling næppe kan forklares på anden vis, end at disse folk havde et solidt forspring i bygningen og brugen af kogger. Denne opfattelse kan da også finde støtte i det forhold, at den tidligste kendte brug af ordet kogge skal findes i – indrømmet usikre – nederlandske kilder, hvor begrebet 'cogscult' optræder.¹³ Der findes andet materiale, der måske kan føre længere tilbage i tiden og længere vestud, men da det er uden forbindelse med middelalderskibsfart i vore farvande, vil jeg gemme det til en anden gang.

Et andet meget diskuteret problem er skibenes størrelse. Der har efter mit skøn hersket meget overdrevne forestillinger herom, men det må retfærdigvis indrømmes, at kildematerialet kun i begrænset omfang giver anvendelige oplysninger. Jeg finder således ikke, at sagalitteraturens oplysninger om meget store norskbyggede skibe kan anvendes, da disse oplysninger i den form vi kender dem ikke er samtidige, men nedskrevet langt senere.¹⁴ Der eksisterer da heller ikke arkæologisk materiale, der kan støtte oplysningerne.

Også koggen har man haft overdrevne forestillinger om. Således argumenterer Heinsius for, at Østersøkoggen allerede i første halvdel af det 13. århundrede er udviklet til et storskib med en lasteevne for de største på omkring 250 tons eller 125 læster.¹⁵ Dette tal er givetvis meget for højt sat. End ikke for første halvdel af det 14. århundrede har jeg kunnet finde dokumentation for skibe af denne størrelsesorden.

Men Heinsius presser efter mit skøn også kildematerialet for langt mere, end det med nogen rimelighed kan bære. Således sætter han sig for at udfinde, hvor store de to kogger, der i 1206 undsatte Riga, har været. Hans udgangspunkt er, at Riga samme år var i stand til at sende en styrke på 150 soldater til slaget ved Holme. På dette grundlag når Heinsius til, at der må have været omkring 1000 indbyggere i byen, da han anslår, at der har været 6–7 nonkombattanter pr. soldat – kvinder, gejstlige, syge, børn, købmænd og svende. Til disse omkring 1000 sjæle regner han – vist ret rundhåndet – med 1 kg korn dagligt til hver, hvilket – med 4–5 måneder til høst – giver et behov på omkring 150 ts. hertil skal så lægges foder til heste, korn til ølbrygning og andet, så summen af regnestykket bliver for Heinsius, at hver kogge må have medført mindst 75 ts., men sandsynligere det dobbelte eller mere. Heinsius undlader ganske at stille spørgsmålet, om Rigas borgere virkelig fik alle deres behov dækket ved Daniels undsættelsesekspedition? Halvdelen eller måske bare en fjerdedel må da også have været en hjælp til en by, der var ved at sulte ihjel.

Men så bliver der selvfølgelig heller ikke meget igen af de store kogger.

Et andet eksempel på Heinsius' måde at beregne skibsstørrelser på. I 1241 skulle indvånerne på Øsel betale skat med 1/2 mål korn pr. hageplov, og til at hente dette korn skulle bispen eller den rigiske ordensmester skaffe en kogge. Kunne den ikke skaffes, måtte øselboerne selv leje skibe og føre kornet til Riga eller Wiek. Det for Heinsius bærende punkt i teksten er, at der kun er tale om én kogge (coggam), men flere skibe (naves). Ved hjælp af Estlandslisten fra Kong Valdemars Jordebog regner Heinsius sig til, at den her opkrævede skat har været på 237,4 ts. Hvilket har krævet en kogge – for der var jo kun tale om én – på mindst 118,7 læster. Jeg vil spare læseren for en gennemgang af alle de tvivlsomme punkter i denne beregning og blot stille et enkelt spørgsmål, som hverken kilden eller Heinsius tager stilling til – sejlede koggen kun én tur?

Skal vi holde os til kendsgerningerne, så er disse, at vi overhovedet ikke besidder talmateriale, der oplyser noget eksakt om skibenes størrelse i det 13. århundrede. Nogle slutninger kan dog drages af lovttekster og toldbestemmelser fra tiden. I Eriks sjællandske Lov (efter 1216) fastsættes bjærgeløn for båd, byrding og skib på 10 læster eller mere.¹⁶ Fyrst Vizlav af Rygen indfører i 1224 en toldrulle, der indeholder toldsatser for skibe under 12 læster, mellem 12 og 18 læster, og over 18 læster.¹⁷ Tre år senere indfører Lybæk en lignende toldrulle, der i den øverste ende af skalaen taler om skibe på over 12 læster.¹⁸ Især de i toldrullerne anførte størrelser må antages at have været i trit med det virkelige liv, så det forekommer helt usandsynligt, at man her i den øvre ende af skalaen skulle tale om skibe over hhv. 18 og 12 læster, hvis der faktisk sejlede skibe på 50–100 læster.

Præcisere tal får vi først i 1300-tallet, og for hele første halvdel af dette århundrede har jeg ikke kunnet finde én oplysning, der godtgør eksistensen af et skib på over 40 læster. Alle oplysninger om ladningsstørrelser – og det er det eneste vi har – er under denne størrelse. Her følger nogle repræsentative eksempler.

I 1327 chartrede englænderen Henry Blake et Bremen-skib i Torun (Thorn) til en rejse, der kom til at gå til England, skønt Blake oprindeligt havde agtet sig til Bergen. Lasten bestod af 39 læster og 3 tønder rug.¹⁹

I 1352 forliste skibet La Shefalke af Briel på rejse fra Skåne til Boston (England) i en storm på kysten ved Whitby. Strandingsgodset, 33 læster 'hvidsild' blev røvet af lokale folk.²⁰

I 1357 (?) indskibede rostockeren Lydeke v. Bork i Skåne 38 læster saltede sild i Peter Scheynemanns skib fra Sluis.²¹

Lad være at disse udsagn er spredte og få, men et vigtigt indi-

cium for, at skibsstørrelsen ihvertfald i første del af 1300-tallet har holdt sig under 50 læster ser jeg i kong Erik Menveds forordning fra 1304, hvori han stiller krav om, at der til ledingsbrug anskaffes kogger på 50 læster.²² Vi ved ikke om de efter denne forordning byggede kogger holdt det påbudte mål, men man tør tro, at kravet om 50 læster er formuleret efter omhyggelige overvejelser, da hele sagen må have været af grundlæggende vigtighed for landets stilling som sømagt. Forordningen synes da også at have resulteret i en betragtelig flåde, for i 1316 kan Erik Menved sende 42 kogger og mange andre skibe mod Stralsund.²³

Rimeligt sikre belæg for eksistensen af skibe over denne størrelse har jeg først fundet for året 1360, hvor Hamborg opgør de tab, som byens borgere påstår at have lidt gennem de forudgående fem års overfald af kong Valdemar Atterdags mænd.²⁴ Listen er lang, men det er muligt at beregne ladningsstørrelsen for nogle af de skibe, der har været lastet med en homogen ladning, fortrinsvis øl i tønder. Følgende skibe lader sig bestemme:

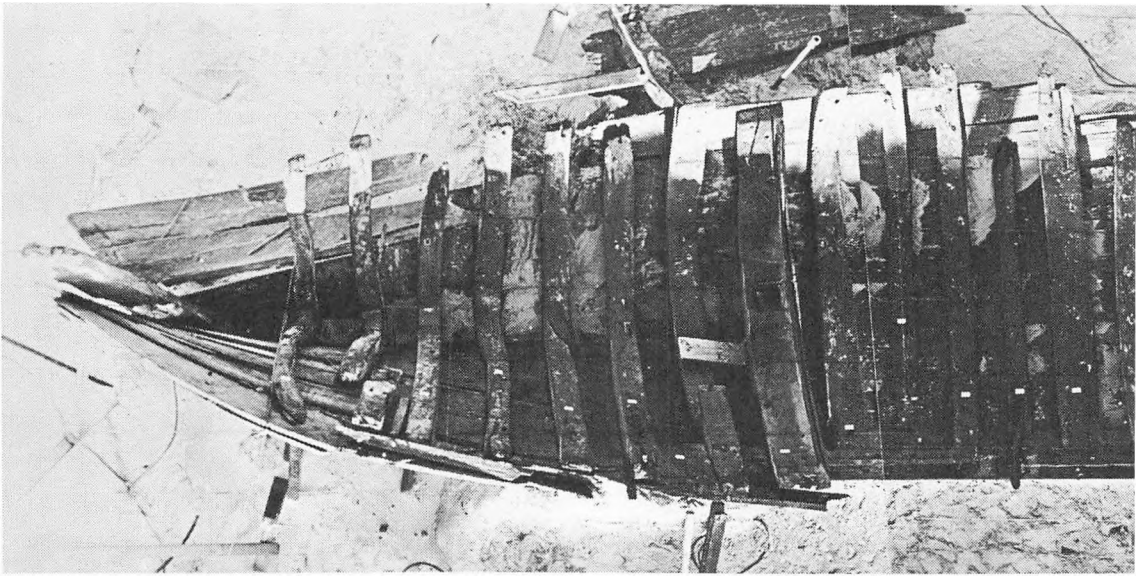
skib	ca. 35 læster
kogge	ca. 68 læster
skib	ca. 35 læster
boot	ca. 22 læster
butze	ca. 7 læster
skib	ca. 33 læster

Hvilke skibstyper, der skjuler sig bag de ret anonyme betegnelser skib og 'boot' er ikke klart, men små fartøjer har det altså ikke været. I en anden 'boot', nævnt i samme brev, var et handelselskab på ikke mindre end 34 personer incl. 5 kvinder. Den nævnte kogge på ca. 68 læster er det største skib, der overhovedet nævnes i Diplomatarium Danicum's godt 10.000 breve, og vi tør vel i den foreliggende situation ikke gå ud fra, at hamborgerne ikke har lagt lidt til.

Det arkæologiske materiale støtter de skriftlige kilders udsagn. De nordiske skibe har været af meget moderat størrelse, taget som helhed, men man har dog evnet at bygge ret store skibe. I 1975 blev der således fundet et skib ved Lynæs på omkring 25 m, hvilket efter et meget foreløbigt og uforpligtende gæt bør betyde, at det har kunnet laste omkring et halvt hundrede tons eller ca. 25 læster.

Af koggerne har de tidlige, Brösen og Kollerup, lastet omkring en snes læster, Vejbykoggen fra sidste del af 1300-tallet omkring 30 læster og Bremenkoggen fra omkring år 1400 ca. 65 læster.²⁵

Lad os til sidst se lidt på, hvem der på denne tid ejede og sejlede skibene.

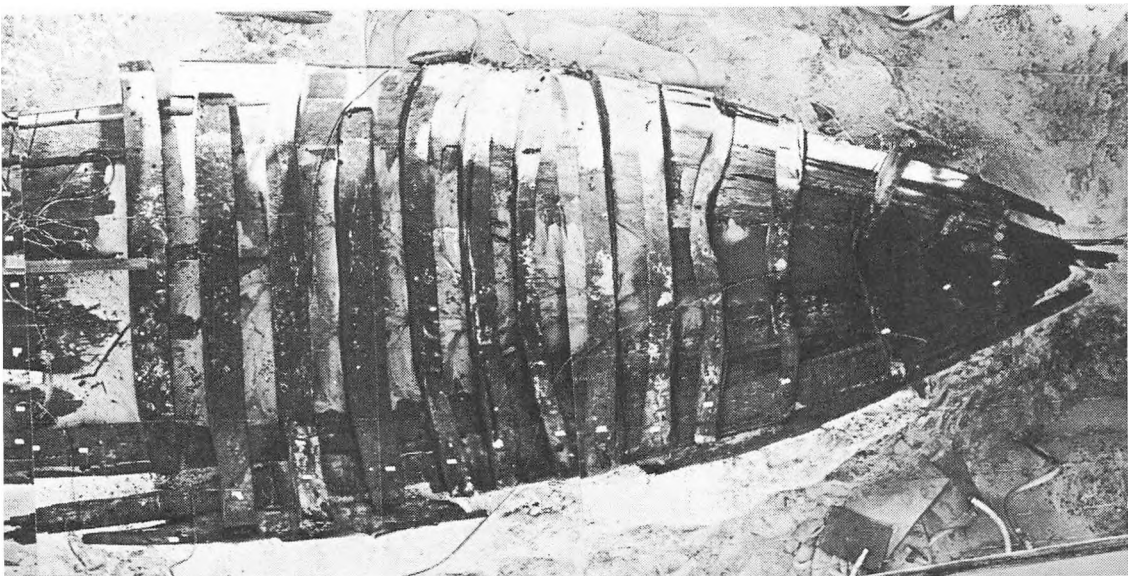


Den rejsende købmand, skipper i eget skib, træffer vi overalt gennem hele perioden. Købmænd og sømænd er næsten synonyme begreber. Er man købmand, har man skib – og har man skib, er man købmand, synes parolen at være endnu i 1200-tallet, hvor end ikke lovgivningen skelner. I Ribe skal købmanden om fornødent rense sig med sine skibsfæller,²⁶ og i København må købmænd hverken sælge varer fra deres skibe eller salte fisk og kød i dem.²⁷

Men dette enkle billede kan ikke opretholdes. Der sker, som antydtes i det foregående, en udvikling af skibene, der også fører til ændringer i ejerforholdene. Skibene bliver efterhånden større, og dermed bliver de dyrere. De større skibe kan tage større ladninger, og skal de drives rentabelt, skal de fyldes. Men den enkelte købmand har ikke i alle tilfælde behov for det store skibsrum, eller han mangler måske den fornødne kapital for at kunne udnytte det. Endelig er det efterhånden ikke mere hver mands sag at sejle disse skibe, men i stigende grad et job for professionelle folk, der ikke blot forstår at håndtere selve skibet, men også forstår at føre det sikkert frem på rejsen, der nu ofte går over åbent hav. Alt dette fører til ændringer i det bestående.

Ganske vist sejler mange som før med egne varer på egen køl, men en stadig voksende del af handelsskibsfarten drives efterhånden under andre og mere specialiserede vilkår, der også får indflydelse på ejendomsforholdene til skibene.

Købmanden uden eget skib bliver almindeligere. Han har vel altid eksisteret, men hvor han tidligere hørte til i købmandsstandens laveste stratum som en mand, der end ikke havde råd til et skib og derfor var henvist til at handle, hvor hans ben kunne



*Oversigtsbillede af Kollerup-
køkken under udgravning.
Ved stævnen, til venstre, ses
hvorledes bordene går frem
foran stævnen.*

Foto: Jan Sloth Carlsen.

bringe ham, behøver det nu ikke mere at være tilfældet. Han kan nu slet og ret være nået til den erkendelse, at han kan få sine transportbehov dækket billigere ved at bruge andres skibe. Han kan tinge sig om bord hos en anden, der skal samme vej, eller han kan nøjes med at sende varerne, hvis han på bestemmelsesstedet har nogen, som dér kan varetage hans interesser. Endelig kan han, hvis han handler i den større stil, leje sig et skib med folk til rejsen og dermed skaffe sig skibsrum, når han har brug for det, uden at have alt besværet og risikoen, der er forbundet med at eje, sejle og holde et skib.

Kilderne vrirler med disse skibsløse købmænd. Der var Stralsundkøbmændene, der om bord i Pravelots skib blev udplyndret i Grønsund,²⁸ og der var købmændene Peter Schwartz og Peter Beyer, der hjemme i Wroslaw (Breslau) modtog besked om, at skibet, der førte deres gods, var gået ned ved Helsingborg. Rådsmændene i Wroslaw efterspurgte godset hos rådsmændene i Gdańsk (Danzig), hvor det forliste skib åbenbart var fra, og for at fremme efterforskningen meddelte de også, hvordan Schwartz' og Beyers varer var mærkede.²⁹

En mand i større sko var tidligere omtalte Henry Blake, der i Torun chartrede et skib til at fragte små 40 læster rug af to skipper fra Bremen, Herbert Hamer og Henrik. Oprindeligt ville Blake til Norge, men på højde med Skagen ombestemte han sig, og de sejlede i stedet til England, hvor der opstod uoverensstemmelser om fragten. Sagen blev siden pådømt i Falsterbo, hvor Blake fik medhold.³⁰

Men vi kan også holde os til mere hjemlige forhold. Engang omkring 1270 klagede rådet i Lybæk til kong Erik Klipping og

dronning Margrete Sambiria over Grenåborgeren Jens Witte. De beskyldte Jens for kontraktbrud, fordi han efter påstanden havde bortfragtet sit skib til et par købmænd fra Lybæk og en dansker for en rejse, der skulle begynde og ende i Lybæk. Da de under rejsen nåede Grenå, skulle han imidlertid have brudt aftalen og bortfragtet sit skib til andre, hvorved de klagende blev påført et tab, som de opgjorde til 40 mark 'og mere til', da de ikke havde kunnet finde andet skib.³¹

Men hvad slags folk var nævnte Herbert Hamer, Henrik og Jens Witte? Det har vel været skibsejere, der, uden egne varer at transportere, har udbudt deres ledige skibsrum på fragtmarkedet. En ny slags folk i vareomsætningen, der snart skulle specialisere sig yderligere. For af dem opstod rederen, der havde kapital at investere i et eller måske flere skibe, som andre sejlede, og dermed også den professionelle skipper, der hverken ejede skib eller ladning.³²

I dette spektrum, der går fra købmanden, der selv ejede skib og ladning, til skipperen, der hverken ejede det ene eller det andet, er der selvfølgelig plads til mange mellemformer, som f. eks. den op til vor egen tid kendte skipper, der har part i skibet, han sejler med. Ham finder vi i skipperen Peter Spegel, der i 1366 i Lybæk pantsatte en ubehæftet fjerdedel af den kogge, han førte, for 100 mark lybsk.³³

Men det var ikke alene købmænd og sømænd, der havde skibe i søen. Kirken havde det også. I slutningen af det 12. århundrede agtede abbed Vilhelm af Æbeltoft at sende klostrets skib til Norge med en ladning malt, 'for at vi kan oppebære den tilbørlige afkastning heraf'. I den anledning skrev Vilhelm til prioren af Konghelle kloster for at få at vide, om forholdene i Norge var tilstrækkelig sikre, og han bad prioren anvise et sikkert sted for skibet at anløbe, 'for at det ikke skal hænde os, at vi går glip både af vore midler og af vor møje'. Det er det store hartkorn, vi her møder – en skibsladning malt i eget skib – og eksemplet står ikke alene.³⁴

I 1250 forbød kong Abel, at nogen tilegnede sig Roskilde Vor Frue klostres nonners tømmer, 'som de til egen brug for egen regning og på egne skibe har ladet hidbringe', hvis det som følge af skibbrud eller andet skulle drive op på stranden.³⁵ Atten år senere, i 1268, gentog kong Erik Klipping privilegiet med de samme ord.³⁶

Ved samme tid testamenterede den hovedrige mand Peder Olufsen af Karise de skibe, som han havde liggende i København, til St. Nicolai kirke sammesteds. Det er næppe nogen tilfældighed, at det netop er Nicolai kirke, der betænkes med denne gave, da St. Nicolai jo var de søfarendes skytshelgen. Vi er desværre ikke oplyst om, hvordan kirken disponerede over gaven.³⁷

Biskop Jacob af Roskilde skrev testamente i 1350, og heri betænkte han drosten Klaus Limbæk med sin snekke. Måske har det blot været et rejsefartøj, som bispen har brugt, når han skulle omkring i sit stift, men det forhold, at bispen havde fast besætning til skibet, en skipper og et ubestemmeligt antal søfolk, taler for et skib af en vis størrelse, der har været regelmæssigt beskæftiget.³⁸

Det er måske heller ikke tilfældigt, at det netop er Klaus Limbæk, der bliver betænkt med snekken, for af en række breve fra 1365 kan vi se, at han var engageret i international skibsfart. Disse breve, der handler om, hvordan Klaus Limbæks skippere af nød eller uforstand afhændede deres herres kogge i Dordrecht, giver et indblik i rederivirksomhed, som jeg ikke har fundet tilsvarende i andre danske kilder.³⁹ Især er et brev fra magistraterne i Dordrecht til rådet i Lybæk interessant, fordi det belyser, hvordan en dansk kogge i udenrigsfart fandt beskæftigelse.⁴⁰ Vi møder første gang koggen i England, uden at det oplyses, hvorfra den er kommet og med hvilken last. I England tager skipperne for egen, dvs. Klaus Limbæks, regning en kullast ind, som de sejler til Dordrecht med. Vel ankommet til Dordrecht sælges kullasten, og skipperne ser sig om efter ny last. Denne gang laster de ikke for egen regning, men bortfragter hele skibet til Jan den Stocker med kompagniskab, der laster skibet med salt til Reval. Desværre er vi ude af stand til at følge skibet til Reval og videre, for på grund af gæld og manglende mandskab og proviant er de uheldige skippere ikke i stand til at komme fra Dordrecht, men nødes til at afhænde koggen. Man drev kort sagt fragtfart, som man fortsat gjorde det, ihvertfald helt frem til telegrafens tid – tog sin last, hvor man kunne finde den, og uden at ane, hvor den næste rejse ville føre hen. Samtidig noterer vi os også, at købmandsskab og rederivirksomhed endnu ikke er helt adskilte. På den ene rejse sejler man for egen regning, på den næste bortfragter man skibet, hvis det skønnes mere lønnende.

Jeg har ovenfor brugt ordet fragtmarked, for et sådant opstod inden for søfarten i takt med, at ladningsejere og skibsejere skilte sig ud i to grupper. Under ideelle forhold, som jo praktisk talt aldrig forekommer, er der balance mellem udbud og efterspørgsel på skibe, men som oftest er der uligevægt. I tilfældet med Jens Witte tør vi vel gætte på, at han har fået et bedre tilbud på et tidspunkt, hvor der har været mangel på skibe. De lybske købmænd kunne da heller ikke skaffe sig et andet.

Til andre tider har det være omvendt. I 1322 får Wismars borgere lov til at tage ballast i riget, hvor de vil,⁴¹ og i efteråret 1326 får de nederlandske stæder Harderwijk, Zutphen, Stavern og Kampen tilsvarende tilladelser.⁴² I 1363 gentages tilladelsen til Stavern,⁴³ og 's-Hertogenbosch får samme ret.⁴⁴

For et ordentlig lastet skib er ballast inderlig overflødig, så det ret beskedne ønske om at måtte tage ballast ind må derfor betyde, at man absolut ikke har kunnet være sikker på at få last. For ummelandsfarerne fra de nederlandske stæder må det have været noget nær økonomisk katastrofe at måtte tiltræde hjemrejsen blot med en ladning værdiløs ballast.

I 1358 sejlede skriveren Johan von Heynen i sin principal Godskalk Howenschildts skib fra Brügge til Østersøen. I Johans lakoniske beretning hedder det, at de kom til Lybæk og lå der i 12 uger. Derfra sejlede de til Skåne, hvor de lå de næste 12 uger, og så sejlede de til Szczecin (Stettin).⁴⁵ Og hvad ventede de så på i al den tid? Johan siger det ikke, men der kan ikke være større tvivl om svaret – de ventede på last. Fragtmarkedet har været mættet.

*Bjergning af kogge-vrag på
Mollön i Bobuslän, sommeren
1981.*

*Foto: Sjöfartsmuseet,
Göteborg,
Ole Lisberg-Jensen.*



Skibsruter og handel

I middelalderen var handel og søfart inde i en meget kraftig vækst. Nye byer og handelspladser opstod, næsten undtagelsesfrit beliggende ved vandet. Bælter og sunde skilte ikke, tværtimod var farvandene, som ordet selv siger, vande, hvor man kunne færdes. Landeveje var lidet bevendt og i det store og hele kun anvendelige for folk og fæ, der red eller gik på deres ben. Det er således meget sigende, når det i tillægget til kong Erik Klippings håndfæstning hedder, at det hof, kongen hvert år skal holde, skal afholdes, hvor han vil have det, 'dog således, at man kan komme der med skib'.¹

Noget præcist billede af tidens skibsfart og vareomsætning er det ikke muligt at konstruere på grundlag af kildematerialet, men nogle af de vigtigere ruter træder dog frem og vil blive gennemgået i det følgende. Der er således de ruter, der forbandt Danmark med udlandet og derved udgjorde en forudsætning for, at landet kunne blive en betydningsfuld faktor i den internationale vareomsætning, og der er de ruter mellem landsdelene, der bandt riget sammen.

Blandt de ruter, der forbandt os med det store udland, er der to hovedruter, der dominerer. Den ene er ruten fra Ribe mod sydvest, ad hvilken man nåede byerne i England, Nordvesttyskland, Nederlandene og Flandern. Den anden rute kom fra Nordsøen gennem Skagerrak, Kattegat, Øresund og fortsatte videre ind i Østersøen. Strengt taget har det naturligvis ikke større mening at tale om, hvorfra en rute, der besejles begge veje, udgår. Når jeg har gjort det her, er det fordi disse to hovedruter set under en dansk synsvinkel er forskellige i deres karakter. Ruten Ribe-Flandern-England var en dansk udfaldsvej mod de økonomisk og kulturelt rige lande omkring den sydlige del af Nordsøen, medens skibsfarten ned gennem Kattegat i langt højere grad kom til os udefra ved fremmedes initiativ.

Ribe har, så langt vi kan komme tilbage i historien, spillet en vigtig rolle som Nørrejylland eneste vestvendte havn af nogen betydning. Arkæologien har godtgjort, at det allerede var en gammel søfartsby, da Adam af Bremen henad 1075 skrev om sejlad fra Ribe til Frisland, Sachsen og England – ja, endda helt til Det hellige Land.² Adam gør omhyggeligt rede for rejsens enkelte strækninger, men der er nu nok en konstruktion, for vi har ikke noget som helst overleveret om, at nogen har foretaget den rejse fra Ribe før Adams tid.³

I vikingetiden stod Ribe dog noget i skygge af Hedeby-Slesvig, der lå på østkysten af Sønderjylland, hvor dette er smallest og let lod sig krydse ved hjælp af småfloderne Ejderen og Trene.

Det blev dog kun en midlertidig stilstand, for med grundlæg-

gelsen af Lybæk i 1143 var transitruten over Slesvigs dage snart talte. Takket være en overordentlig heldigt valgt beliggenhed, kapitel og foretagsomhed lykkedes det efterhånden de købmænd, der havde slået sig ned i det nye Lybæk, at få den øst-vestgående trafik over Jyllands rod ind i et nyt leje, Lybæk-Trave-Elben-Hamborg, der forblev den internationale trafiks hovedvej mellem Østersø og Nordsø i de næste hundrede år og mere.

For Ribe fik flytningen af transitvejen fra Ejderen-Slesvig til Hamborg-Lybæk omkring år 1200 den allerstørste betydning. Det trak konkurrencen endnu hundrede kilometer sydpå samtidig med, at Limfjorden, der endnu på Knud den Helliges tid havde været åben mod vest, nu sandede definitivt til. Derved blev Ribe nu den absolut eneste danske havn, der var åben mod vest, og fra hvilken danske købmænd i egne skibe kunne nå de betydningsfulde egne af Vesteuropa på den anden side af den tyske interessesfære.

Om selve Ribe havn er vi – som om middelalderhavne i det hele taget – dårligt oplyst. Ribe Å har vel været noget dybere, end den er i dag, men tilsyneladende ikke så dyb, at større skibe har kunnet gå helt op til byen. Da pavens legat Isarn i 1299 skulle vende hjem, skrev han fra Ribe til ærkebiskop Jens Grand og meddelte denne, at han den 16. august ville drage ud til 'havnen ved Manø' og der indskibe sig til Flandern.⁴ Forholdene synes altså at have lignet de fra det 16. og 17. århundrede kendte, hvor skibene ved flodtid gik ind mellem Manø og fastlandet og fandt læ på Riber Red, hvor man så ved ebbe kunne drive de heste og kreaturer, der skulle om bord, ud i vandet til skibene, der stod sikkert på bunden.⁵

Om løbene ind til Riber Red ved vi, at disse har ændret sig adskillige gange i de mellemliggende 700 år – blot en enkelt stormflod, og dem har der været mange af i denne lange periode, har fuldstændig kunnet ændre forholdene, ligesom den i moderne tid gennemførte regulering af Ribe Å har givet anledning til ændrede hydrografiske forhold i området.

Den sydvestgående skibstrafik fra Ribe havde to mål: England og kontinentets Nordsøkyst.

Trafikken på England har haft gamle aner, og selvom vi først i begyndelsen af 1200-tallet kan sætte den i direkte forbindelse med Ribe, kan der ikke være nogen tvivl om, at den væsentligste trafik på England også før den tid er gået over denne gamle by, der var et ulige bekvemmere udgangspunkt end den tilsandende Limfjord eller rejsen rundt om Skagen. Danske købmænd satte sig varige spor i York og London; det sidste sted havde de i 1140 egen kirke, Ecclesia Sct. Clementis Danorum, hvis sidste afløser, bygget af Wren, stadig står på samme sted. Et i det 12. århundrede af Kølnerkøbmænd anvendt hus, 'La Saille de Da-

neis', peger også på tidlig dansk handelsaktivitet i London og kan samtidig stå som et udtryk for, hvordan danske købmænd efterhånden fortrænges af tyske.⁶

I 1208 tog kong Johan af England Ribeborgeren Nicolaus Marinellus, eller, som han jo nok har været kendt på Ribe havn, Niels Sømand, under sin beskyttelse og tillod ham at færdes frit og handle, så længe 'vi og kongen af Danmark er venner'.⁷ Hvilket de tilsyneladende forblev, for i 1212 sendte Johan folk til Danmark for at købe fugle, uden tvivl jagtfalke, der var i meget høj kurs, og han bad Valdemar beskytte disse folk og lovede til gengæld, at de skibe, der skulle føre fuglene til England, frit kunne komme og handle der.⁸ Det er interessant at notere, at kongen af Englands udsending ikke rejser til Danmark med eget skib, for så havde han formentlig bragt fuglene tilbage på det, men åbenbart er henvist til at foretage rejsen over Nordsøen med danske skibe. Johan skrev samtidig til den i øvrigt ukendte grev Absalon af Sjælland, der kort forinden havde været i England med fugle.⁹ Absalon var blevet prægtigt modtaget, og han fik ved sin hjemrejse en gave på 200 mark.¹⁰ I 1216 og 1217 er Absalons mænd igen i England og modtager gaver af kongerne Johan og Henrik d. 3.¹¹ Sidstnævnte giver endda sine fogeder besked om, at sendemændene, hvis de kommer 'i havn eller havkyst, slået ud af kurs af storme eller anden nød', skal have deres skib og ejendele i fred.¹² Et brev, der afspejler, at vrageretten i England på dette tidspunkt er blevet opfattet ganske som i Danmark. I 1222 sender Henrik d. 3. gaver til den danske konge med dennes sendemand – har Henrik fået flere fugle?¹³ I 1240 mangler Henrik ihvertfald igen falke, men denne gang lader han selv udruste skibe i Yarmouth og Dunwich til en færd til Danmark. I december rejser en udsending til Danmark i dette ærinde, og sidst i januar 1241 afregnes denne rejse.¹⁴ Vi er desværre ikke oplyst om, hvor i Danmark Henriks udsending landede, men mon ikke i Ribe, hvilket ihvertfald har sparet ham for den farefulde rejse rundt om Skagen i midvinteren.

Men det var ikke bare sådanne luksusartikler, der fandt vej over Nordsøen. Almindelige købmænd sejlede også på England, og i 1224 får Gilbert af Slesvig tilladelse til at komme til England med sit skib, sine ejendele og sin købmandsvarer, måske et udsagn om, at den gamle handelsvej over Slesvig-Ejderen endnu ikke er ganske ophørt.¹⁵ Samme år får Ribekøbmanden Rikvin lov til at afgang med sit skib fra Yarmouth.¹⁶ Stadig i 1224 giver Henrik d. 3. en almindelig tilladelse gældende i to år for købmænd fra Danmark til at komme til England.¹⁷ Samtidig giver han en tilladelse gældende for anløb af Yarmouth havn.¹⁸ Sidstnævnte brev viser, at Yarmouth på dette tidspunkt var en international havn af betydning, for tilladelsen gælder ikke alene

danske skibe, men også skibe fra Skotland, Norge, Island, Frisland, Køln og 'de østlige egne', så danske købmænd har formentlig her haft adgang til at købe og hjemtage varer fra alle disse egne. I 1226 forlænges tilladelsen til at komme til England med endnu et år, frem til Mikkelsdag 1227.¹⁹

I 1242 har vi igen spor i kilderne af danske skibe i England, for dette år giver Henrik d. 3. sine embedsmænd i grevskaberne Norfolk og Suffolk samt byen Rochester ordre til at frigive, hvad der måtte være beslaglagt af danske varer.²⁰ Om her har været tale om Ribeskibe ved vi ikke, og vi oplyses i det hele taget ikke igen om Ribekøbmænd og -skibe i England før i 1303.

Det sker i de bevarede toldruller for den vigtige havn King's Lynn i Norfolk, der har registreret følgende danske skibe i årene 1303–1323:

Crilannd, indklareret den 8. juni 1303 med vadmel, aske, beg, korn, bly og andet. Afskibere Peter, Osgen og Pape, alle fra Ribe.

Wilfaire, indklareret den 29. august 1305 med gamle klude (?). Afskiber Falk fra Ribe.

Lithfot, indklareret den 23. maj 1306 med hvede. Afskiber Nicolaus fra Ribe.

Blyelefe, indklareret den 2. december 1306 med hvede og uldstoffer. Afskiber Regner fra Ribe.

Maynkyn, indklareret den 11. maj 1323 fra Ribe med sild, hvede og byg. Afskiberen ikke nævnt.²¹

Foruden disse fem Ribeskibe finder vi også skibet 'Kejserinden' af Haderslev i King's Lynn i 1303, hvorved dansk ummelandsfart er belagt ihvertfald fra dette tidspunkt.²²

Seks skibe på tyve år i denne travle havn er ikke alverden, men de dokumenterer dog en fortsat dansk skibsfart på England ind i det 14. århundrede. King's Lynn er trods alt også kun en enkelt af mange engelske havne, og anløbsfrekvensen på denne havn udsiger derfor kun lidt om omfanget af dansk skibsfart på England på denne tid. At fem af seks kendte skibe er fra Ribe siger til gengæld noget om denne bys dominerende stilling i Englandsfarten, som den jo afgjort også lå bedre for end resten af danske byer, der alle lå inden for Skagen og dermed i højere grad var orienteret mod øst.

Ruten langs med kysten førte ned mod Frisland, hvor saltudvinding af den saltholdige tørvejord gennem tiderne havde udviklet sig til en betydelig eksportindustri, og Ribekøbmændene deltog ivrigt i salthandelen. I selve Ribe er endnu bevaret minde herom i gadenavnet Saltegade uden for byens Nørreport, hvor saltboderne lå.²³ Salttolden gav i året 1231 40 mark til kongen

og det samme til Ribebispen,²⁴ der i 1196 havde fået brev på halvdelen af de kongelige indtægter i byen.²⁵ Ribe beholdt, trods de senere så store tilførsler af salt fra Lüneburg og Baie, sin stilling som stabelplads for salt, for endnu i 1300-tallet omtales Ribesalt i selskab med Trave- og anden salt i den svenske by Söderköping.²⁶

Sønden for Frisland nåede Ribeskibene Zuiderzøen, hvor omkring mange af de byer, der dominerede ummelfartsfarten, lå. Stavern, Kampen, Zwolle og Utrecht, og op ad den lille flod Ijssel lå byerne Deventer og Zutphen. Samme Ijssel var allerede i romersk tid ved en kanal sat i forbindelse med Rhinen og udgjorde derved en bekvem genvej til denne vigtige flod, der spæredede mange miles sejlads på det åbne hav. I disse byer har Ribekøbmændene hele året rundt kunnet skaffe sig de eftertragtede varer, som ummelfarterne bragte til Skånemarkedet hvert efterår, og det formodentlig i bedre udvalg og til gunstigere priser.

Den danske handel her kan føres meget langt tilbage, for allerede i 1122 nævnes danske skippere i Utrecht toldrulle.²⁷ Og godt to hundrede år senere, i 1339, da der fastsattes told for fremmede købmænd i Alkmaar, nævnes danske købmænd stadig.²⁸ Også i Deventer, Zutphen og Kampen nævnes købmænd fra Ribe gennem 1300-tallet.²⁹

Varerne, som Ribeskipperne førte med, var, for at nævne de vigtigste, landbrugsvarer, heste og sild. Det gav et fuldlastet skib til udrejsen, men heller ikke til hjemrejsen behøvede man at være bekymret for ikke at få fuld last. Hvis man ikke valgte at gå i ballast til Frisland og laste salt, så kunne man i stedet tage en ladning rhinsk tufsten med hjem. Denne stenart blev brudt omkring Andernach ved Rhinen, og hovedudskibningsstederne var Utrecht og Deventer.³⁰ Hvor mange tons rhinsk tufsten det blev til i årenes løb er svært at sige umiddelbart, men det lader sig måle og regne ud for den, der vil vide det, for de fleste af dem har vi endnu. De blev til Ribe domkirke og ca. 30 sognekirker inden for en radius af 30 kilometer fra Ribe.³¹ Titusinder af tons sten, mange hundreder af skibsladninger, og et næsten endeløst antal oksekærrer, der har slæbt stenene de sidste mil fra Ribe hjem til landsbyernes kirkebyggerier. Det må have været fast rutine gennem et hundredeår: Landbrugsvarer til byen og sten på vognen til hjemturen!

Hovedmålet for den sydvestgående rute fra Ribe var dog Flandern. Det var den vigtigste rejserute fra Danmark til det gamle vest- og sydeuropæiske kulturområde, og ad denne vej nåede man lettest lærdomscentret Paris og videre til pavestolen, hvad enten denne nu befandt sig i Rom eller Avignon.

I begyndelsen af 1200-tallet glæder abbed Gervasius af Pré-

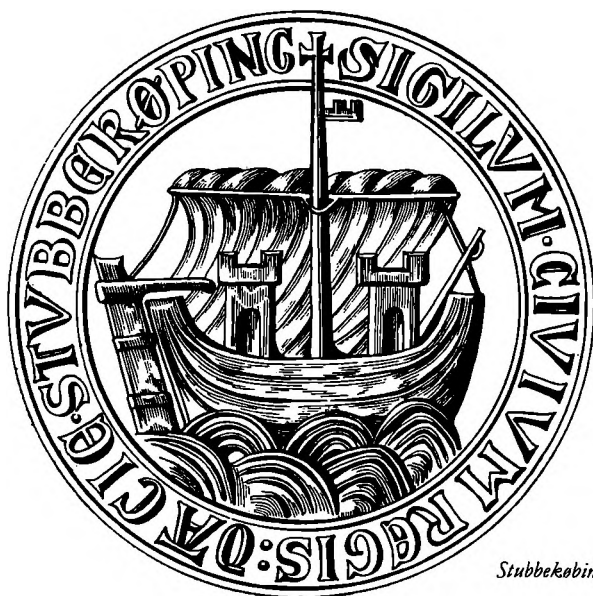
Tønders bysegl.
Ældste datering 1443.



montré sig over hyppige besøg af danskere,³² men ufarlig er rejsen ikke, og i 1289 bestemmer en af Gervasius' efterfølgere, abbed Vilhelm, at præmonstratenserabbederne ikke mere hvert år behøver at besøge generalkapitlerne, 'da de hyppigt ved at sætte over havet om vinteren bliver udsat for farlige storme'. I stedet kunne de fire prælater i Danmark nøjes med at rejse på skift og i øvrigt henlægge rejsen til omkring St. Hans, 'for at I på denne måde både under udrejsen og hjemrejsen kan have gunstigt vejr'.³³ Noget rimeligt alternativ til søvejen har der åbenbart ikke været for den gode abbed.

Om Isarns rejse fra Ribe i 1299 har vi allerede hørt, men i 1304 vender han tilbage, nu som ærkebiskop og Jens Grands afløser. Denne gang har Isarn næppe måttet vente på skibsløjlighed, for han rejste nu med et talrigt følge og meget gods i flere skibe. Men det var, som så ofte, urolige tider,³⁴ og ud for Sluis blev hele rejseselskabet taget til fange og ført til Brügge. Den klamme sved er sikkert sprunget frem på panden af grev Roberts mænd, da det gik op for dem, hvem de havde forgrebet sig på, men Isarn selv synes at have taget situationen med en vis humor. Han afgav, man tør tro på indtrængende opfordringer, en erklæring om, at han ganske forstod, at det hele var en fejltagelse, og at hverken han selv eller hans følge havde lidt den ringeste overlaster, 'fværtimod tror vi bestemt, at denne anholdelse er blevet til vor nytte og gavn'.³⁵

Mange år før, i 1176, havde en af Isarns forgængere, ærkebiskop Eskil, lidt skibbrud på vej hjem fra en af sine rejser til Clairvaux, måske i disse farvande.³⁶ Og i 1297 oplevede en anden gejstlig farerne ved en sørejse. Broder Jacob af Johanniter-



Stubbekøbings bysegl. Ældste datering 1367.

ordenen var som kong Erik Menveds sendemand om bord i en kogge fra Danmark sammen med flamske og tyske købmænd, da storm tvang dem til at søge nødhavn. De nåede ind til den engelske by Holm, hvor skib, varer og penge blev beslaglagt af den lokale foged. De blev dog kort efter frigivet på ordre fra kong Edward d. 1.³⁷

Var sørejsen end farlig, så var det alligevel den sikreste vej til det sydlige udland. Det ser vi af, at kirken i gentagne tilfælde anvendte den, når Peterspenge og andre ydelser skulle sendes til kurien. I 1231 sendte ærkebiskop Uffe af Lund 1000 mark sølv til Rom via Ribe og Flandern, hvor pengene foreløbig skulle deponeres i klostret Ter Doest.³⁸ Dertil nåede pengene i god behold, for samme år kvitterede klostret for dem.³⁹ I 1279 bestemte pave Nicolaus d. 3., at den i Sverige og Danmark indsamlede tiende til Det hellige Land skulle sendes til Frankrig over Skara og Ribe.⁴⁰ Ruten over Ribe nød altså mere end lokal reputation.

Det gik dog ikke godt hver gang. I 1320 skrev pave Johannes d. 22. til den tidligere foged i Ribe, Peder Klausen og til Ribebispen Jens for at efterlyse Peterspenge fra Sverige, der skulle være bjærget efter et forlis ud for Ribe. I pavens skrivelse blev det påstået, at Peter Klausen havde pengene, 'sølv i tønder', i sin varetægt, men vi kan ikke af de bevarede kilder se, om det virkelig forholdt sig sådan.⁴¹

Men det var selvsagt ikke blot for at fragte høje gejstlige og Peterspenge, at man sejlede til Flandern. Byen Brügge var på den tid et af Europas betydeligste handelscentre, der aftog meget af vor eksport, og hvor vi til gengæld hentede flamsk klæde og vel anden luksus.

I 1252 fastsattes i Brügges havneby Damme told på heste og okser, der blev bragt derhen af frisere og danskere,⁴² og i 1271 tillod Erik Klipping, at flæsk, korn, heste og andre varer måtte udføres af Ribeborgere til Flandern eller andetsteds, hvor det syntes dem mest fordelagtigt.⁴³

I 1283 fastsatte Erik Klipping toldsætter for fremmede, der handlede i Ribe.⁴⁴ Diplomet oplyser os igen om vareudbuddet: Sild, heste, flæsk, spæk, fedt, smør og korn. Disse toldsætter gentages i et næsten enslydende brev fra Erik Menved i 1293.⁴⁵

Sild har sandsynligvis været af aftagende betydning for Ribe, for fragtpriiserne på den ret besværlige vej fra Skåne over Ribe og videre kan næppe have været konkurrencedygtig med den i disse år tiltagende ummelandsfart.

Hesteeksporten var til gengæld af den største betydning, og danske heste var højt anskrevet i udlandet. Abbed Stefan af St. Geneviève i Paris overdriver måske i sin ros af den hest, han har fået af abbed Vilhelm af Æbeltoft,⁴⁶ men det er dog en kendsger-

ning, at kong Henrik d. 3. af England pålægger sin sherif i Norfolk at købe fem eller seks danske rideheste til kongens egen brug.⁴⁷ Hesteeksporten var da også af betydelige dimensioner. 8400 heste skal der årligt være gået over Ribe.⁴⁸

Landbrugsvarerne er vel i vid udstrækning tilført fra oplandet. De omtalte tufstenskirker står stadig som kvitteringer for handelen med havnebyen Ribe. Der har dog også været år, hvor vi importerede korn. I 1224 tillod kong Henrik d. 3. at korn, uanset eksportforbud, blev ført til Danmark.⁴⁹

Sejlede Ribeborgerne ud, så kom til gengæld de fremmede også til Ribe. Nævnes bør det danske broderselskab Fraternitas Dacia, der fandtes i Køln i 1246. Nogen direkte forbindelse med Ribe kan ganske vist ikke påvises, men både Kølns geografiske og handelsmæssige orientering mod Nordsøegnene, samt det faktum, at der i en række andre byer i disse egne opstod købmandsselskaber, hvis formål var Ribehandelen, taler for en kølnsk interesse for Ribe.⁵⁰

Et privilegiebrev af 1270 fra Erik Klipping til Neuss er både af formelle og indholdsmæssige grunde underkendt som ægte. Men selve eksistensen af det falske diplom, der kendes i en afskrift fra 1637, viser dog, at Neuss mellem 1270 og 1637 har haft en ægte interesse i at kunne påberåbe sig rettigheder i Danmark. En påstand i brevet om, at en kopi skulle findes i Ribe, peger på en særlig interesse for netop denne by, der også for Neuss har været den naturlige indfaldsvej til Danmark.⁵¹

Langt sikrere belagt er dog Ribe- og Danmarksfarererkompagniet i Stade,⁵² Groeningen Riper-Hense⁵³ og Deventer Riber-gildet.⁵⁴ Også Kampen skal have haft sin Riber-Hanse.⁵⁵

Vi ved ikke, om Groeningen Riper-Hense er typisk for disse købmandsgilders virke i Ribe, men er det tilfældet, så må de udenlandske købmænd virkelig have sat deres præg, ikke blot på havnen, men også på selve byen. For om Groeningen ved vi, at denne by havde etableret sig fast i Ribe med lagre og kontorer. En ejendom, som byen erhvervede i 1394 for at bruge til rådhus, den såkaldte Grønningegård i Grønnegade, skulle både have givet gaden navn og tjent som forsamlingsal, børs og lager for Groeningens købmænd.⁵⁶

Den anden hovedrute for Danmarks forbindelse med udlandet gik gennem Øresund. Her igennem gik den helt overvejende del af skibstrafikken til og fra Østersøen, og vore to øvrige gennemsejlingsfarvande, Storebælt og Lillebælt, synes ingen praktisk rolle at have spillet. Skibsfarten i bælteerne har stort set indskrænket sig til den vigtige tværgående trafik mellem landsdelene og lokaltrafikken på de ved disse farvande beliggende byer.

At Lillebælt ikke blev brugt af den store søfart, er der ikke noget mærkeligt i. Dette farvand ligger så langt mod vest, at bru-

Mastesporet i Vejby-koggen, der strandede på Nordsjællands kyst ca. 1380. Fotograferet under bjergningen i sommeren 1977 af Lars Kann-Rasmussen, Roskilde.



gen af det giver en betydelig omvej, og det er snævert og vanskeligt navigabelt med smalle løb og en ofte strid strøm.

Det kan derimod umiddelbart undre, at man tilsyneladende ikke brugte Storebælt i større udstrækning. Det er den korteste vej mellem Skagen og byerne Lybæk og Wismar, og holder man klar af grundene omkring Sprogø, så er Storebælt et navigatorisk set ret problemfrit farvand for skibe med den tids dybgang. Hvor vi for Øresunds vedkommende har mængder af oplysninger om både udenlandsk og indenlandsk skibstrafik, peger kun et par ret sene kilder på en mulig anvendelse af Storebælt som gennemsejlingsfarvand. I 1360 besluttede de vendiske stæder at lægge embargo på levnedsmidler til Flandern. Derfor vedtog de, at det ikke skulle være Hansaens skibe tilladt at gå 'gennem stræderne, kaldet 'sunde', nemlig Øresund, Storebælt, Grøn-sund og Femernsund'.⁵⁷ En anden kilde siger lige så lidt, da det blot er en lybsk afvisning af at kende noget til et overfald på kongens folk i Storebælt.⁵⁸ Kilden bekræfter end ikke, at der på det pågældende tidspunkt overhovedet har været lybækkere i farvandet. Andre kilder, der kan bruges som udsagn om gennemgående trafik i Storebælt på denne tid, har jeg ikke kunnet finde.

Hovedtrafikken gik gennem Øresund. Og det på trods af, at Øresund nok har været et vanskeligt farvand at komme igennem. I den smalle nordlige del står der ofte en hård strøm, og helt op i vort eget århundrede var det almindeligt, at nordgående sejlskibe måtte ankre i dage og uger, før forholdene gjorde det muligt at slippe ud i Kattegat. Mellem København og Malmø snævrer den sejlbare del af Sundet sig ind i smalle løb, i den vestlige side Kongedybet og Hollænderdybet, der forener sig i Drogden, og i den østlige side den noget bredere Flinterende. Uden afmærk-

ning, og vi har intet udsagn, der peger på eksistensen af en sådan i denne tid, har det været et vanskeligt farvand at navigere i for et sejlskib med omkring tre meters dybgang. Det gik da også tit galt, hvad en række kilder, der beretter om grundstødninger her, vidner om.⁵⁹

Trods disse vanskeligheder blev Øresund alligevel det foretrukne gennemsejlingsfarvand, og det er der flere gode grunde til. For det første er Øresund den korteste vej til alle havne i Østersøen, der ligger øst for Rostock. For det andet har meget af trafikken i Kattegat holdt sig langs med den nuværende svenske vestkyst, der har mange letkendelige punkter at navigere efter.⁶⁰ Og for det tredje var Øresund i sig selv et farvand, hvis aktiver trak skibsfarten til. Her lå eller opstod i denne tid nogle af landets betydeligste byer, Helsingborg, allerede omtalt hos Adam af Bremen,⁶¹ København, der voksede op i ly af Absalons borganlæg, og Malmø, der voksede til i løbet af det 14. århundrede, i mange forhold, som påvist af Hugo Matthiessen, en østlig parallel til København.⁶² Endelig var der i efterårstiden det store Skånemarked, der fra engang i det 12. århundrede blev afholdt på Skanørhalvøen.

Dette marked opstod i forbindelse med det kolossale sildefiskeri, der hele middelalderen igennem foregik i den sydlige del af Sundet, og den her saltede sild forblev uden sammenligning markedets vigtigste handelsobjekt. På grundlag af i øvrigt sparsomt talmateriale fra sidste halvdel af det 14. århundrede er det anslået, at den årlige sildeproduktion har ligget omkring 300.000 tønder eller ca. 30.000 læster.⁶³ Da ca. 40 læster, som vi har set, endnu ved århundredets midte var den øvre grænse for gængse skibes lastevne, og da de fleste skibe, der var beskæftiget med sildetransport, endnu i år 1400 var langt mindre,⁶⁴ har de 30.000 læster svaret til ihvertfald et par tusinde skibsladninger, hvilket giver en forestilling om trafikintensiteten i Øresund i markedstiden. Hvortil så yderligere skal lægges det tusindtal fiskefartøjer, der strømmede til fra det meste af landet, og som stod for selve fangsten.

Men der var også mange mennesker om det. Medens fiskerne og den gemene arbejdsstyrke i land overvejende var danske, var produktionen, handelen og transporten i vid udstrækning på udenlandske hænder.⁶⁵ Udlændingene, i første række fra de vendiske stæder, der skød op på den sydlige Østersøkyst i det 12. og 13. århundrede, og senere også fra Nordsøstæderne, havde den fornødne kapital, kunne tilvejebringe det for produktionen så nødvendige salt⁶⁶ og udviklede efterhånden det for afsætningen på det store europæiske marked nødvendige distributions-system i form af skibstonnage og handelsforbindelser.

Nordmændene var de første udlændinge på Skånemarkedet,

men nogen større og blivende rolle synes de ikke at have spillet.⁶⁷ Det gjorde derimod lybækkerne, der var de første tyskere, der engagerede sig i Markedet, og som beholdt en førende stilling dér gennem de næste 300 år. Lybækkernes aktiviteter på og omkring Skånemarkedet er veldokumenteret gennem hele første halvdel af 1200-tallet. I 1201 anholdt hertug Valdemar – den senere Valdemar Sejf – de lybækkere, der var i Skåne i fisketiden, og beslaglagde deres skibe og gods.⁶⁸ I 1223 residerede en lybsk abbed i Skanør kirke, næppe uden sammenhæng med lybsk aktivitet i øvrigt.⁶⁹ Og i 1229–41 oprettedes et fyr i Falsterbo, der kunne lede skibsfarten klar af det farlige Falsterbo Rev. I øvrigt Danmarks første fyr. Skønt formidlet af Prædikebrødrene var initiativet uden tvivl lybsk.⁷⁰ Fra midten af århundredet har vi diplomer, der viser, hvordan andre byer efterhånden kom ind på markedet, først de øvrige vendiske stæder: Rostock,⁷¹ Wismar,⁷² Stralsund⁷³ og Greifswald.⁷⁴ Og kredsen blev stadig udvidet, til den et stykke tid ind i 1300-tallet omfattede de fleste søfarende byer af betydning på Østersøens og Nordsøens kontinentkyster.

Ummelandsfarten, farten rundt om Jylland, hører vi som tidligere nævnt første gang om i kong Abels diplomer til ummelandsfarerne fra 1251.⁷⁵ Men en henvisning deri til tidligere uoverensstemmelser vedrørende tolden lader dog forstå, at denne fart allerede da havde stået på i nogen tid, og diplomernes selve fremkomst kan vi vel tage som udtryk for, at ummelandsfarten her ved midten af århundredet havde antaget et sådant omfang, at bestemmelser for dens udøvelse var påkrævet.

Vi er meget dårligt oplyst om ummelandsfareernes ruter. Der kan dog ikke herske større tvivl om, at det har været af den største vigtighed at holde sig klar af den lave jyske vestkyst, som man i en vestenstorm først ville opdage, når det var for sent. Så alt taler for, at man, når man skulle anduvs Skagerrak, har sat kursen vel klar af Jylland og har holdt på det høje norske land: Med kending af dette har man så kunnet sætte en sikker kurs over mod den nuværende svenske kyst, og derpå holde ned langs denne til Øresund. Et enkelt udsagn synes i overensstemmelse med en sådan praksis, da det beretter om, hvordan engelske købmænd på vej til Skåne i 1361 oplagde deres varer på den norske kyst under dårligt vejr.⁷⁶ På vej ud mod Nordsøen var omvejen op under Norge ikke nødvendig. Her har man under normale vejrforhold kunnet holde tæt på Skagen og derfra et godt stykke videre ud i Skagerrak, så kursen sydvestover har kunnet sættes godt klar af den jyske vestkyst. Nogenlunde sådan synes et par Bremenskipperere da også at have gjort, da de i 1327 på rejse fra Torun (Thorn) fra 'Skagens havn' satte kursen mod England.⁷⁷

De første ummelandsfarere fra de nederlandske stæder har ikke alene haft Skånemarkedet som mål, men har også drevet handel

længere ind i Østersøen, hvilket også fremgår af Abels toldbestemmelser for dem, der fastsætter forskellige toldsatser for skibe, der vender hjem fra Skåne, og for skibe, der sejler mod øst.⁷⁸

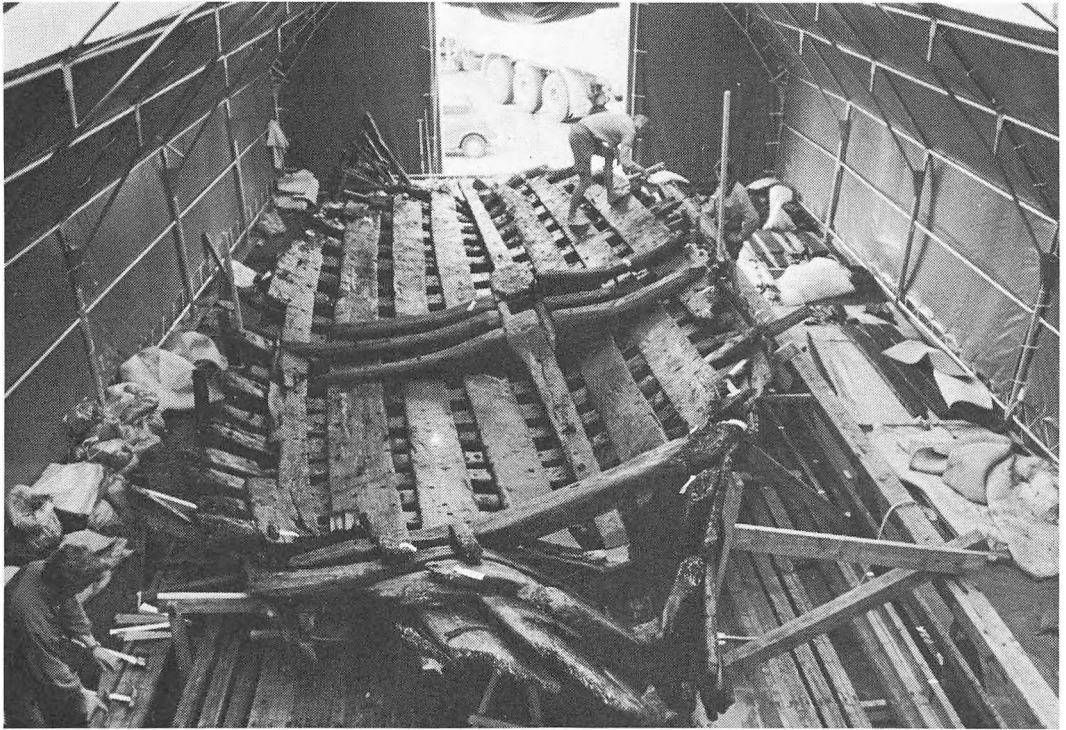
Gennem det næste halve århundrede efter Abels diplom hører vi ikke meget til ummelandsfarerne. Omkring 1289 var et skib fra Stavern indblandet i skærmydsler ved Halland.⁷⁹ I 1298 fik Kampenkøbmænd ret til at bjærge ved forlis i Danmark,⁸⁰ og fire år efter, i 1302, klagede stæderne Zutphen, Nijmegen, Doesburg og Harderwijk over, at Hansestædernes rettigheder ikke blev respekteret i Danmark.⁸¹

Der er altså fortsat blevet sejlet i ummelandsfarten, men først ind i det 14. århundrede bliver kildeudsagn om konkrete rejser almindelige. Ved denne tid synes de nederlandske stæders aktiviteter i Østersøområdet i stærk vækst. En række af dem fik egne 'fed' på Skånemarkedet – arealer, hvor de kunne rejse deres handels- og salteboder – og nederlandske og flamske skibe blev almindelige i Østersøen.⁸² Kampen udgav således i 1352 et lønregulativ for søfolk i skibe, der på hjemrejsen anløb Skåne. Regulativet fastsatte takster for rejser fra så godt som alle betydende byer i Østersøen, og dets formulering lader forstå, at det absolut ikke var reglen, at man på en Østersørejse anløb Skånemarkedet, der jo også kun blev afholdt i et par efterårsmåneder.⁸³ Og omkring 1360 bestemte rådet i Amsterdam, at byens borgere i Skåne og Østersøen skulle være underkastet samme jurisdiktion som hjemme.⁸⁴

For søstærke og uforfærdede rejsende blev ummelandsfarten efterhånden også et alternativ til den gamle rute over Ribe. I foråret 1331 sejlede den pavelige nuntius Petrus Gervasii således med følge i et Kampenskiib fra Flandern til Danmark. Petrus, der havde givet ni guldfloiner for rejsen, gik i land på Helsingør red, og endnu samme dag lod han sig sætte over til 'borgen Helsingborg'.⁸⁵

Men det var ikke alene fra kontinentets Nordsøhavne, at man sejlede ummelands. Som tidligere nævnt var også englænderne tidligt aktive i denne fart,⁸⁶ og fra omkring år 1300 bliver engelske skibe almindelige i danske havne og i Østersøen.⁸⁷ Englænderne får dog aldrig, så vidt vi kan se, bjærgningsprivilegier eller andre sikkerheder og fordele for deres skibsfart, der blot synes drevet under de forhold, der nu engang herskede.

Der har muligvis også været dansk ummelandsfart sidst i det 13. århundrede. I 1285 blev købmand Martin le Engleys fra Danmark plyndret, da han var forlist på kysten ved Blankeneye, England.⁸⁸ Og i 1297 måtte en kogge fra Danmark, som tidligere nævnt, søge nødhavn i Holm, England.⁸⁹ Det kan dog have drejet sig om skibe, der kom fra Ribe. Men efter århundredskif-



Vraget af koggen fra Vejby set forfra i beskyttelsestelt på Grønlandske Handels Plads, hvor opmåling og registrering blev foretaget.

Foto: Lars Kann-Rasmussen, Roskilde.

tet har vi sikre udsagn. Som foran omtalt er 'Kejserinden' af Haderslev i 1303 i King's Lynn, og i 1339 strandet et skib, der måske er fra Bornholm, ved Holderness i England. Besætning og skib omtales i et diplom fra kong Edward d. 3. som 'nogle sømænd fra Danmark og øen Bornholm, som var om bord i et skib fra disse egne', så her må vi kunne udelukke, at der har været tale om en Ribefarer, der var slået ud af kurs.⁹⁰

Skibe fra de tyske Østersøbyer synes at begynde med at sejle rundt om Skagen nogenlunde samtidig med danske. Det medgives af Vogel, at de tidligste udsagn også her er mere end usikre, da det ikke af disse kan afgøres, om der blot er tale om lybsk søfart med udgangspunkt i Hamborg.⁹¹ I 1286 skal to Rigaskibe være sejlet til Flandern. Og i 1287 skal et lybsk skib være strandet ved Blankeneye, hvor et dansk skib kom galt afsted to år tidligere, jf. ovenfor.⁹² For en række af de øvrige Østersøstræder er der udsagn om ummelandsfart i 1290'erne.⁹³ Altså stadig ikke på nogen måde udsagn, der kan bestyrke opfattelsen af tysk maritim overlegenhed her omkring år 1300.

Søfarten i Østersøen er tidligt belagt. De tidligere omtalte St. Knudsgilder opstod allerede få år efter Knud Lavards kanonisering rundt om i landet med Ringsted som midtpunkt. Omkring 1177 tog Valdemar d. Store et sådant gilde af Gotlandsfarere under sin beskyttelse og tilskyndede det til bygning af et gildes-

hus på Gotland.⁹⁴ I slutningen af århundredet tog Knud d. 6. alle danske Knudsgilder under sin beskyttelse.⁹⁵ Bevarede skræber for nogle af disse gilder viser, at formålet bl. a. har været gensidig støtte under købmandsfærd til søs. Der opstod efterhånden mange Knudsgilder, omkring 30, og man kan påvise, hvordan de udbredtes langs handelsruterne – til Gotland, en række svenske byer, Reval, måske Åland, og Riga. Det sidste sted ændres navnet ganske vist, men den oprindelige danske gildekarakter er uforandret. I 1256 flyttedes oldermændenes årsmøde til Skanør, hvor ikke færre end 18 af dem mødte op.⁹⁶ Det valgte sted, Nordeuropas største marked, siger en del om gildernes merkantile karakter.

Om tysk søfart på Østersøen vides intet sikkert før omkring år 1200. Efter tidligere at have påvist, at friserne næppe har spillet nogennævneværdig rolle i Østersøområdet⁹⁷ tog Aksel E. Christensen i 1968 grunden væk under den hidtidige opfattelse af tysk aktivitet dér allerede midt i 1100-tallet ved at påvise, at det såkaldte Artlenburg-privilegium ikke kan anvendes som belæg herfor.⁹⁸ Vi har da heller intet udsagn om sejlende tyske købmænd før 1198, hvor sådanne skal have været med på et korstog til Livland.⁹⁹ I 1201 optræder lybækkerne i Skåne, som vi har set, og i 1205–07 har tyske købmænd oprettet eget hus på Gotland, Peterhof.¹⁰⁰

Gennem det 13. århundrede blev den tyske og især lybske dominans tydelig. Et af hovedmålene, hvis ikke hovedmålet, var Novgorod, hvor man købte pelsværk og voks og solgte salt og klæde.¹⁰¹ Men farten var ikke ufarlig. Mange synes at være forlist på Livlands og Virlands kyster, og rejsen ind i landet til Novgorod, eller fra Riga til Smolensk, hvor tyske købmænd også nåede frem i begyndelsen af århundredet, synes også at have været et risikabelt forehavende.

I 1257 forsikrer Saxe Ovesen, den danske høvedsmand i Reval, lybækkerne om sit og stadens venskab og bevidner dem sin deltagelse med de vanskeligheder, de har mødt i Novgorod.¹⁰² Men forholdet til Saxer efterfølger Eiland var knap så hjerteligt, for ham måtte dronning Margrete Sambiria, der få år i forvejen havde stadfæstet fremmedes rettigheder i Reval,¹⁰³ i 1276 tage i skole. Eiland blev her pålagt at ophøre med at forfølge lybske borgere samt at udlevere de ting, han havde frataget dem.¹⁰⁴ Året efter meddelte Eiland efter forhandlinger med stædernes repræsentanter, at han nu havde frigivet lybækkernes skibbrudne og beslaglagte gods, men at han stadig tilbageholdt gods tilhørende købmand fra Dortmund, Soest og Münster.¹⁰⁵

I 1278 prøvede ærkebiskop Johannes af Riga at få købmænd til at handle på Livland og Estland i stedet for direkte med Rusland, 'hvor handelen trues af mange farer'.¹⁰⁶ Henvendelsen, der

næppe udelukkende var dikteret af omsorg for købmændenes sikkerhed, men nok også af ønsket om at få del i handelen, synes at have haft en vis virkning, for året efter takkede Johannes lybækkerne, fordi de havde afbrudt handelen på Rusland.¹⁰⁷

I 1280 gav kong Erik Klipping fremmede købmænd ret til fri handel på Estland,¹⁰⁸ og samme år sluttede tyskerne i Visby forbund med Lybæk.¹⁰⁹

I 1286, måske lidt før, strandede en lybsk kogge på kysten af Virland, og skibet blev plyndret. Der eksisterer stadig en række breve i sagen, og de viser, at lybækkerne gennem en årrække forsøgte at få deres mistede gods igen.¹¹⁰ Trods tilsyneladende kongelig velvilje og intervention lykkedes det dog ikke, og efter lange og ørkesløse forhandlinger skrev den lybske udsending til sidst opgivende i en indberetning til Lybæk, at hvis det virkelig skulle lykkes, så måtte man udrykke hans højre øje!¹¹¹ Den usædvanlige energi, hvormed denne sag blev forfulgt, må enten skyldes, at koggens ladning var særlig værdifuld, eller at man benyttede denne givne anledning til at prøve at få knæsat købmændenes rettigheder.

Om dansk handelsskibsfart på Østersøen hører vi meget lidt. Det danske overherredømme i Estland og de aktive Knudsgilder taler for en betydelig dansk handel og søfart i området, men kilderne er stort set tavse. Der er dog stadig danske købmænd på Gotland i 1226.¹¹² Og der sejles stadig i 1300-tallet. I 1360 laster et Flensborgskib i Riga til Rostock,¹¹³ og i 1365 laster en dansk kogge, som vi har set, salt i Dordrecht til Reval, dog uden at gennemføre rejsen.¹¹⁴

Sejladsen i den sydlige del af Østersøen, hvor de vendiske og preussiske stæder efterhånden kom til at ligge tæt, var naturligvis intens. Udover den indbyrdes trafik og sejladsen ind i Østersøen og på Skåne synes der også at have været en vestorienteret rute over Haderslev mod Ribe og England.

Wismarkøbmænd blev omkring 1253 udplyndret i Haderslev, og tabet blev opgjort til 83 mark engelsk 'efter Riber vægt', hvilket lader ane i hvilken retning disse købmænds handelsinteresser gik.¹¹⁵ Og i 1257 eller -58 købte Symon Molandarius (Simon Møller) fra Ribe 19 fade aske i Rostock til levering i Haderslev.¹¹⁶ I 1315 førtes proces i Rostock på grund af et mord på en tysk købmand i Ribe.¹¹⁷ I sagen optræder fremtrædende købmænd fra Rostock og Stralsund i Ribe, og Süberkrüb ser i dette og de øvrige udsagn et udtryk for en ikke ubetydelig handelslinie fra den vendiske kyst over Haderslev til Ribe og derfra til Vesten.¹¹⁸

På et punkt synes tyskerne at have været foregangsmænd, idet de oprettede de første fyr i vort område. Vi har allerede set, at lybækkerne mellem 1229 og 1241 indrettede et fyr i Falster-

bo.¹¹⁹ Omtrent samtidig – og i logisk sammenhæng hermed – oprettedes et fyr ved Travemünde.¹²⁰ Og i 1306 byggede borgerne i Stralsund ‘bolværk og fyr’ ved Gellen på Hiddensee vest for Rygen.¹²¹ Samme sted finder vi i øvrigt verdens første sømandspræst. I 1311 gav biskop Oluf af Roskilde tilladelse til, at den munk, der gjorde tjeneste ved kapellet i Gellen, måtte give søfolk og fremmede de kirkelige sakramenter.¹²²

Men lad os vende os fra den store og internationale skibsfart i vore farvande og sluttelig se lidt på de lokale ruter, der bandt landet sammen. Intet andet nordeuropæisk land var så delt af vand som det middelalderlige Danmark, og meget tidligt må kravet om pålidelige forbindelser mellem landsdelene have meldt sig. Ikke som noget folkekrav, for den overvejende del af befolkningen kom vel næppe nogensinde udenfor den landsdel, hvor de var født, men derimod som en absolut nødvendighed for de herskende, hvis sikre greb om landet kunne være afhængigt af, at de hurtigt kunne komme fra den ene ende til den anden, når situationen krævede det.

Det er da også tydeligt, at man meget tidligt sikrede de vigtigere overfarter ved borgbyggeri. Valdemar d. Store byggede et tårn, vist endda af tegl, på den tidligere så berygtede Sprogø.¹²³ I hans regeringstid byggedes også Nyborg slot, og ved noret på den anden side af Storebælt opførtes omkring samme tid Tårnborgh. Helsingborg var, som København blev det, bygget i ly af en stærk fæstning, og Sjællands sydlige overfarter lå beskyttet af borgene Vordingborg og Stegeborg.

Mellem Jylland og Fyn var der flere overfarter. I Kong Valdemars Jordebog nævnes under Hads herred en herredet påhvillende forpligtelse til at føre kongen over til Fyn med fire skibe.¹²⁴ Gyllingnæs og det på Fynssiden liggende Harritslev var begge kongelej, og færgestederne på begge sider af Lillebælt var dermed sikret. Umiddelbart forekommer denne overfart at give en unødvendig lang sejlads, men ser man på et kort, vil det fremgå, at overfarten næsten falder sammen med fugleflugtslinien mellem Viborg og Nyborg, så denne rute har sparet kongen og hans mænd mange mil på hesteryg. Hvis denne overfart var forbeholdt kongen, så kunne andre ihvertfald komme over den sydlige del af Lillebælt, for der synes at have været regelmæssig færgefart mellem Haderslev og Assens. Haderslev stadsrets § 7 giver specificerede takster for denne overfart.¹²⁵

Ingen af disse overfarter fører over, hvor Lillebælt er smallest, men ifølge Hugo Matthiessen må de være ældre end den til vor egen tid anvendte ved Middelfart. Matthiessen ræsonnerer logisk, at selve navnet Middelfart – den midterste overfart – til forudsætning må have haft tilstedeværelsen af to ældre, en på hver side.¹²⁶



Helsingørs næstældste bysegl.
Ældste datering 1456.



Malmøs bysegl.
Ældste datering 1417.

Fra Jylland synes der videre at have været forbindelse til Sjælland over Århus-Kalundborg. Denne rute er måske allerede omtalt hos Adam af Bremen,¹²⁷ og den er ihvertfald nævnt i kong Valdemar d. 3.s håndfæstning fra 1326, hvori det loves, at tolden i Århus og Kalundborg på en trediedel af fragten vil blive ophævet.¹²⁸

Skriftlige belæg for Storebæltsoverfarten, der kunne supplere, hvad der allerede er sagt om overfartens befæstning, har jeg ikke kunnet finde. Men om dens eksistens kan der naturligvis ikke herske den ringeste tvivl.

Om overfarterne på Øresund har vi heller ikke mange oplysninger. Roskildebispen, der jo ved denne tid var herre over København, havde sikret sin egen overfart ved i Københavns stadsret af 1254 at bestemme, at byen var forpligtet til at stille skib med 12 mand, når han ønskede at blive sat over til Skåne.¹²⁹ Bestemmelsen gentages i stadsretten af 1294.¹³⁰

I Sydsjælland havde kongen en overfartsmulighed til Lolland og Falster, da Næstved St. Peder kloster fra 1140 havde pligt til at sætte kongen over en gang om året.¹³¹

Det skinner igennem disse spredte kilder, at kongen, bisper og måske andre stormænd på forskellig vis sikrede deres egne muligheder for at komme over vandet, når det passede dem, men det fremgår ikke, at man overalt i landet, hvor der må have været brug for det, havde en færgefart med faste takster som mellem Haderslev og Assens.

Færgesteder har dog eksisteret, selv om vi ikke kan lokalisere dem. I 1230 blev munkene fra Clairvaux fritaget for at erlægge færgepenge.¹³² Det er interessant at notere, at kongen her forbyder sine officialer at kræve eller modtage færgepengene. Det må enten forstås på den måde, at færgedriften var tildelt – eller pålagt – lokale ombudsmænd, eller måske blot, at disse på forlangende af Clairvaux-brødrene havde at stille skibe vederlagsfrit til rådighed, når munkene skulle over vandet. Senere lignende diplomer til Clairvaux,¹³³ Esrom¹³⁴ og Tvis¹³⁵ taler ikke

mere om fritagelse for færgepenge, men kun om toldfrihed ved færgesteder.

Kilderne giver ikke mange konkrete udsagn om færgerejser, men vi kan dog vende os til en mand, der fik prøvet det ganske mange gange. Den tidligere nævnte pavelige nuntius Petrus Gervasii opholdt sig i de nordiske lande fra 1331 til 1334, og han nåede i den tid at krydse Øresund ikke færre end 13 gange. Han førte i hele denne tid omhyggeligt sit regnskab på pergament, som han måtte købe i dyre domme, for, som han bemærker et sted, 'der findes ikke papir i nævnte kongerige'. Danmark lå stadig i udkanten af Europa.

Ved sin ankomst til Danmark fra Flandern gik han i land på Helsingør red, og endnu samme dag lod han sig sætte over til 'borgen Helsingborg'. For denne korte tur betalte han 7 sterlinger, eller omregnet til den møntsort han i øvrigt førte sit regnskab i, 2 1/3 grot tournois. Sidenhen betalte Petrus mellem 8 og 40 grot tournois for at komme over Sundet, formodentlig mellem København eller Dragør og Malmø. De to dyreste rejser forklares i regnskabet. 40 grot betalte han, fordi han og hans følge havde ni heste med over. Og 30 grot måtte han betale for en tur i september 1331, fordi skibene var optaget af sildefangsten!¹³⁶

Vi får ingen steder at vide, hvor stort følge han rejste med, bortset den enkelte oplysning om de ni heste, så noget grundlag for at beregne eventuelle takster giver materialet ikke. Men 11 forskellige priser på 13 rejser over vandet samt den åbenbart højere pris, der blev forlangt i fisketiden, lader formode, at der næppe har været et fast takstsystem her, men at man har tinget sig til rette. Det forhold, at Petrus blev trukket op i fisketiden giver også plads for en formodning om, at færgeskipperen aldeles ikke var bundet ved færgeriet af nogen forpligtelse til at opretholde regelmæssig overfart. Han havde åbenbart kunnet lade færgefart være færgefart og i stedet være sejlet til Skanør med sit skib, hvis det havde passet ham bedre.

Afsluttende bemærkninger

I det foregående har vi beskæftiget os med kildematerialet til middelalderens søfart, nogle forhold vedrørende selve skibene og endelig anvendelsen af skibene i søfart og handel.

De behandlede emner er selvsagt langt fra udtømte med disse nok så summariske betragtninger, hvilket da heller ikke var min hensigt. Det var derimod at vise, at vi faktisk besidder så meget materiale om middelalderens maritime forhold, at det virkelig skulle være muligt at stykke et nogenlunde sammenhængende

billede sammen, ikke blot på grundlag af antagelser og formodninger, men baseret på det omfattende kildemateriale, der stadig findes.

En lang række centrale emner er slet ikke behandlet her – eller i det højeste blot berørt.

Det gælder f. eks. fiskeriet, der spillede en overordentlig stor rolle i samfundshusholdningen. De store fiskemarkeder er velkendte, men den hidtidige forskning har i højere grad beskæftiget sig med markedernes nationaløkonomiske og politiske betydning, end den har beskæftiget sig med selve fiskeriet og den dér anvendte teknik. Det må også huskes, at markedsfiskeriet var et specialiseret sæsonfiskeri – sild i et par efterårsmåneder – og at fiskeriet bestemt ikke indskrænkede sig til det, men blev udøvet i søer, vandløb og hav over det ganske land og vel hele året rundt.

Men heller ikke de store markeder er udtømmende behandlet. Således er der mig bekendt endnu ikke foretaget nogen systematisk og samlet analyse af de talrige privilegiebreve til byer i ind- og udland, der især er udstedt i forbindelse med markederne. Disse mange privilegiebreve rummer tilsammen et væld af oplysninger om skibsfart, handel, told, fiskeri, strandret og meget andet, der både kan bidrage til et mere nuanceret billede af disse forhold og, hvis man anskuer dem under en større synsvinkel, Danmarks forhold til den omliggende verden.

En række retlige problemer trænger også til nærmere belysning. Således forholdet mellem befragter og bortfragter, mellem reder og skipper, og mellem skipper og mandskab. Kildematerialet er måske sparsomt, men noget findes der dog. Et andet og måske nok så vigtigt problem er kongens og andre stormænds strandret og skibbrudnes retsstilling. Emnet har en fremtrædende plads både i lovgivningen og i en lang række privilegiebreve, og overfor disse normative kilder står en række tekster, der klart lader forstå, at der kunne være en afgrund mellem den skibbrudnes formelle rettigheder og de vilkår, han måtte tåle.

Listen over væsentlige, men hidtil ubehandlede emner kunne gøres meget længere, men lad mig stoppe her. Hos læseren, hvem jeg skylder tak for at have fulgt mig så langt, har denne artikel forhåbentlig efterladt det indtryk, at der virkelig kan gøres lønnende studier i denne ret upåagtede epoke af vor søfartshistorie. Og med Danmarks naturgivne forhold er og bliver søfartshistorie en uadskillelig del af vor egentlige historie.

Noter

Kildematerialet

1. Olof Hasslöf: Maritim etnologi och dess grannvetenskaper (Sømand, fisker, skib og værft, Kbh. 1970).
2. B. Hagedorn: Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jh. Hamburg 1914. p. 7.
3. D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster 1972. p. 11 ff.
4. Ellmers meddeler en katalog over samtlige publicerede fund i Nordeuropa før 1971. Op. cit. pp. 271–346.
5. P. R. V. Marsden: A Roman Ship from Blackfriars, London, p. 35 (Guildhall Museum Publication, London u. å.)
6. O. Crumlin-Pedersen m.fl.: Koggen med guldskatten (Skalk nr. 6 1976).
7. Mange gengivelser hos Ellmers: op. cit.
8. P. Heinsius: Das Schiff der hansischen Frühzeit. Weimar 1956.
9. H. Jeppesen: Ummelandsfarer på afveje (Skalk nr. 4 1979).
10. O. Crumlin-Pedersen: En kogge i Roskilde (Handels- og Søfartsmuseets årbog 1966, p. 46 f.).

Skibene

1. Heinrichi Chronicon Livoniae. Ed. A. Bauer, Darmstadt 1959 (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters XXIV), X 9.
2. Diplomatarium Danicum, 1–3 række, København 1938– (udg. Det Danske Sprog- og Litteraturselskab), 1. række, 6. bind, brev nr. 16 (herefter forkortet som DD 1:6, 16).
3. Materials for the History of Thomas Becket, Archbishop of Canterbury, ed. J. C. Robertson (Rerum Britannicarum Medii Ævi Scriptores nr. 67, I, 1875), p. 317 f.
4. Næstved klostres registratur.
5. DD 1:2, 78.
6. DD 2:1, 50–52.
7. DD 2:7, 375, 385, 2:9, 281, 311–14. 3:1, 185, 249. 3:2, 81, 282. 3:6, 199, 385.
8. DD 3:7, 124.
9. DD 2:1, 42.
10. Venligst oplyst af professor N. Skyum-Nielsen.
11. Anden skibstold var 2 ørtug = 2 sk. skånsk pr. læst. Da 32 sk. sterling = 134,4 sk. skånsk, er der balance ved 67,2 læster. Ummelandsfarerne var på omkring det halve, og koggetolden dermed ca. dobbelt så høj som anden told (W. Vogel: Geschichte der deutschen Seeschiffahrt I, Berlin 1915, p. 188).
12. DD 2:1, 17, 19, 20, 38, 47.
13. H. Müller: Het oudste cartularium van het sticht Utrecht, Utrecht 1878, p. 43 nr. 23.
14. A. Brøgger og H. Shetelig: Vikingeskipene, deres forgjengere og etterfølgere, Oslo 1950.
15. P. Heinsius: op. cit. p. 88 ff.
16. Eriks sjællandske Lov III § 58.
17. Hansisches Urkundenbuch I 174.
18. Ibid. I 223.
19. DD 2:9, 447.
20. DD 3:3, 594.
21. DD 3:5, 140.
22. DD 2:5, 310.
23. Annales Danici Medii Ævi. Udg. E. Jørgensen, Kbh. 1920–21, p. 168.
24. DD 3:5, 387.
25. Brösen- og Bremenkoggerne, Ellmers: op. cit. pp. 295 og 303. Kollerupkoggen, Skalk nr. 4 1979. Vejbykoggen, Skalk nr. 6 1976.
26. Ribe stadsret 1269 (DD 2:2, 145).
27. Københavns stadsret 1294 (DD 2:4, 121).
28. DD 3:3, 381.
29. DD 3:5, 377.
30. DD 2:9, 447.
31. DD 2:2, 158.
32. F.eks. DD 2:10, 109. 3:1, 341. 3:3, 594. 3:5, 387. 3:7, 392.
33. DD 3:7, 381.
34. DD 1:3, Abbed Vilhelms breve II 39.
35. DD 2:1, 16.
36. DD 2:2, 110.
37. DD 2:1, 332. Oversættelsen i Danmarks Riges Brevve bruger ordet *både*, men det står der ikke i originalen. Her står udtrykkeligt *naves*, og jeg kan ikke se nogen grund til at antage, at det blot skulle have drejet sig om nogle småfartøjer, for sådanne havde Peder vel snarere haft liggende på Stevns, hvor han

havde udstrakte besiddelser. Egentlige skibe har det derimod været naturligere at lægge i handelsbyen København, hvor de havde større udsigt til at

finde lønnende beskæftigelse.

38. DD 3:3, 285.
39. DD 3:7, 331, 389, 392, 421.
40. DD 3:7, 392.

41. DD 2:9, 5.
42. DD 2:9, 311–14.
43. DD 3:6, 389.
44. DD 3:6, 385.
45. DD 3:5, 141.

Skibsruiter og handel

1. DD 2:3, 45.
2. Magister Adam Bremensis: *Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum*. Udg. R. Buchner, Berlin 1961 (*Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters XI*), IV 1 og scol. 99..
3. Vogel gør udførligt rede for korstogssejladserne og kilderne herom. Det fremgår, at danske skibe var med i årene 1107 og 1189, altså efter at Adam skrev (W. Vogel: op. cit. p. 101 ff).
4. DD 2:5, 59.
5. J. Kinch: *Ribe Bys Historie og Beskrivelse I–II*. Ribe, Odder 1869–1884. I p. 111 ff.
6. A. Bugge: *Die nord-europäischen Verkehrswege im frühen Mittelalter*, Stuttgart 1908, p. 261 ff.
7. DD 1:4, 144.
8. DD 1:5, 24.
9. DD 1:5, 25.
10. DD 1:5, 18–23.
11. DD 1:5, 70, 120.
12. DD 1:5, 121.
13. DD 1:5, 206, 207.
14. (DD 1:7) 1240: 18. juli, 24. juli, 15. december. 1241: 30. januar.
15. DD 1:6, 18.
16. DD 1:6, 20.
17. DD 1:6, 21.
18. DD 1:6, 24.
19. DD 1:6, 61.
20. (DD 1:7) 1242: 28. juli, 26. august.
21. P. Enemark: *Englands-handel* (Kulturhistorisk Leksikon for nordisk Middelalder I–XXI, København 1956–77, bd. III sp. 668–674) *Danmarks Søfart og Søhandel I–II*, red. Bering Liisberg, Kbh. 1919, bd. I p. 147.
22. *Norsk Historisk Tidsskr.* 3. rk. V p. 156.
23. H. Matthiessen: *Middelalderlige Byer*, Kbh. 1927, p. 91.
24. *Kong Valdemar den Andens Jordebog*, udg. O. Nielsen, Kbh. 1873, p. 101.
25. DD 1:3, 215.
26. H. Matthiessen: op. cit. p. 91.
27. DD 1:2, 45.
28. DD 2:12, 189.
29. P. Meilink: *De Nederlandsche Hanse Steden tot het laatste Kwartaal der XIV Eeuw, 's-Gravenhage* 1912, p. 237 ff.
30. H. Matthiessen: op. cit. p. 95.
31. *Danmarks Land og Folk I–V*, red. D. Bruun, Kbh. 1919–21, pp. 53 og 91.
32. DD 1:4, 169.
33. DD 2:3, 365.
34. *Krigen mellem Philip den Smukke og grev Robert af Flandern*.
35. DD 2:5, 335.
36. DD 1:3, 57, 60, 73.
37. DD 2:4, 254–255.
38. DD 1:6, 122.
39. DD 1:6, 126.
40. DD 2:2, 359–360.
41. DD 2:8, 174–175. H. Matthiessen: op. cit. p. 100.
42. DD 2:1, 64.
43. DD 2:2, 162.
44. DD 2:3, 67.
45. DD 2:4, 111.
46. DD 1:3, 82.
47. DD 1:6, 60.
48. J. Steenstrup: *Studier over Kong Valdemars Jordebog*, Kbh. 1874, p. 256.
49. DD 1:6, 28.
50. H. Süberkrüb: *Der deutsche Kaufmann als Gast in den dänischen Städten im 13. Jahrhundert*, Kiel 1951, p. 242 ff.
51. DD 2:12, 217. Süberkrüb: op. cit. p. 249 ff.
52. DD 3:3, 384.
53. H. Matthiessen: op. cit. p. 93. B. Hagedorn: op. cit. p. 58. *Hansische Geschichtsblätter* 1894 p. 130 (Udg. Verein für hansische Geschichte 1872–1943. 1950–, Leipzig, München).
54. P. Meilink: op. cit. p. 237 ff. *Hansisches Urkundenbuch I–XI*, Halle m. fl. st. 1876–1939, III 292 og IV 110.
55. P. Meilink: op. cit. p. 77 f.
56. J. Kinch: op. cit. I p. 213. H. Matthiessen: op. cit. p. 92.

57. DD 3:5, 295.
58. DD 3:7, 406.
59. DD 2:9, 140. 2:11, 101. 3:1, 275. 3:5, 377.
60. DD 2:10, 122. 2:11, 326. 3:6, 9. 3:7, 423.
61. Adam af Bremen IV 7.
62. H. Matthiessen: op. cit. p. 135 ff.
63. A. E. Christensen: Danmark, Norden og Østersøen, udvalgte afhandlinger, Kbh. 1976. p. 108. I. Andersson: Skånes historia, Stockholm 1974, p. 184.
64. C. Weibull: Lübeck och Skånemarknaden. Studier i Lübecks pundtullsböcker och pundtullskvitton 1368–1369 och 1398–1400. Lund 1922 (Skr. utgivna av Fahlbeck-ska Stiftelsen II), p. 52 ff.
65. D. Schäfer: Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen. Halle 1887 (2. udg. 1927) (Hansische Geschichtsquellen IV), p. LIII ff. K. Hørby: Skåne-markedet (Kulturhistorisk Leksikon for nordisk Mid-delalder bd. XVI sp. 68–77).
66. H. Yrwing m. fl.: Salt-handel (KL bd. XIV sp. 700–713).
67. N. Skyum-Nielsen: Kvinde og Slave, Danmarks-historie uden retouche 3, Kbh. 1971, pp. 220 og 311.
68. Arnoldi Chronicon Slavorum, udg. J. M. Lappen-berg, Hannover 1868 (Monumenta Germaniae Historica, Scriptores VII), IV 13.
69. DD 1:4, 69.
70. DD 1:6, 120 med note.
71. DD 2:1, 38.
72. DD 2:1, 47.
73. DD 2:2, 270.
74. DD 2:2, 403.
75. DD 2:1, 50–52.
76. DD 3:6, 9.
77. DD 2:9, 447.
78. DD 2:1, 50.
79. DD 2:10, 122.
80. DD 2:4, 326.
81. DD 2:5, 168–171.
82. DD 2:7, 502. 2:11, 214, 221. 3:5, 140–141. 3:7, 213–214..
83. DD 3:3, 533.
84. DD 3:5, 424.
85. DD 2:11, 152.
86. DD 2:1, 42.
87. DD 2:5, 347. 2:10, 109. 2:12, 149. 3:1, 341. 3:6, 9.
88. DD 2:3, 136, 142.
89. DD 2:4, 254.
90. DD 2:12, 143.
91. W. Vogel: op. cit. p. 195 f.
92. Ibid. p. 196 note 3.
93. Ibid. p. 197 note 1.
94. DD 1:3, 63.
95. DD 1:3, 107.
96. A. E. Christensen: Øster-søen og Norden —, p. 200 f.
97. A. E. Christensen: Birka und frisere.
98. A. E. Christensen: Das Artlenburg-Privileg ——.
99. A. E. Christensen: Øster-søen og Norden —, p. 196.
(De anførte artikler er alle trykt i A. E. Christensen: Danmark, Norden og Østersøen, udvalgte afhandlinger. Kbh. 1976).
100. H. Yrwing: Gotland under äldre medeltid, Lund 1940, p. 147 ff.
101. P. Dollinger: Die Hanse, Stuttgart 1966, p. 306 ff. (Orig. titel: La Hanse (XII^e–XVII^e siècles, Paris 1964).
102. DD 2:1, 244.
103. DD 2:2, 214.
104. DD 2:2, 273.
105. DD 2:2, 314–315.
106. DD 2:2, 344.
107. DD 2:2, 346.
108. DD 2:2, 409.
109. DD 2:2, 414.
110. DD 2:3, 232, 238, 239, 253, 258, 276, 278, 303, 305. 2:4, 170.
111. DD 2:3, 305.
112. Heinrici Chronicon Livo-niae p. 328.
113. DD 3:5, 310.
114. DD 3:7, 392.
115. Das älteste wismarsche Stadtbuch von etwa 1250–1272, udg. F. Te-chen, Wismar 1912, nr. 772.
116. Mecklenburgisches Ur-kundenbuch I–XXIV, Schwerin 1863–1913 (Verein für Mecklenburgi-sche Geschichte) nr. 835.
117. H. Süberkrüb: op. cit. p. 210.
118. Ibid. p. 211.
119. DD 1:6, 102.
120. Hansisches Urkunden-buch I 205.
121. DD 2:6, 28.
122. DD 2:6, 332.
123. Hal Koch: Kongemagt og Kirke (Politikens Dan-marks Historie, 1–14, 3. udg. Kbh. 1976–78) p. 295.
124. Kong Valdemar den An-dens Jordebog pp. 97 og 110.
125. Danmarks gamle Køb-stadslovgivning I–V, udg. E. Kroman, Kbh. 1951–61, I p. 261.
126. H. Matthiessen: op. cit. p. 80 f.
127. Adam af Bremen IV 4.
128. DD 2:9, 273.
129. DD 2:1, 38.
130. DD 2:4, 121.
131. DD 1:2, 78.
132. DD 1:6, 106–107.
133. DD 2:3, 282.
134. DD 2:6, 227.
135. DD 2:7, 233.
136. DD 2:11, 152.

Om den maritimhistoriske konference i Svendborg 1980

Den 4. konference for dansk maritim historie- og samfundsforskning fandt sted i dagene fredag 21. marts – søndag 23. marts 1980. Det var den første, der blev afholdt i provinsen, nærmere bestemt Svendborg. Her havde Svendborg Maskinmesterskole med stor imødekommenhed stillet sine lokaler til rådighed, og såvel undervisningslokaler som kantine viste sig at være fortrinlig egnet til formålet. Da de fleste af deltagerne var tilrejsende, havde Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, der stod som arrangør, organiseret fælles togrejse fra København, ligesom bestilling af hotelværelser/vandrerhjemspadser ordnedes via tilmeldingen til konferencen. Et udmærket initiativ, som dels sparede deltagerne for det praktiske besvær, dels gjorde det sociale udbytte af konferencen betydeligt større, end hvis deltagerne havde boet spredt i byen.

Fredag kl. 19 bød kontaktudvalgets formand, Jørgen Barfod, velkommen, og han udtrykte sin glæde over, at mere end 100 interesserede denne gang ville deltage i konferencen. Derefter gav han ordet til aftenens første foredragsholder, borgmester Viggo Schultz, Svendborg.

»Svendborg som moderne søfartsby« var titlen på foredraget, som snarere må betegnes som et causeri. På en meget levende og vittig måde gennemgik Viggo Schultz de mange områder af Svendborg – lige fra byplanlægning, bolig- og skatteforhold til den store efterspørgsel efter Svendborg-piger –, hvor de maritime institutioner har givet byen et særligt præg. Gennemgangen gav et glimrende indtryk af den store betydning, søfarten har for dagens Svendborg, og borgmesteren udtalte også stor optimisme med hensyn til Svendborgs maritime fremtid.

Herefter skulle Dr. Uwe Schnall fra Bremerhaven have talt om »Søværts forbindelser mellem Nordtyskland og Danmark«, men på grund af sygdom måtte Dr. Schnall sende afbud i sidste øjeblik. I stedet stillede museumsinspektør Henrik Jansen, Svendborg Bys museer, sig beredvilligt til rådighed, og med udgangspunkt i en række lysbilleder præsenterede han det middelalderlige Svendborg, som det i disse år tegner sig gennem en serie arkæologiske undersøgelser. Selv om emnet kunne siges at ligge uden for det strengt maritime, vakte foredraget stor interesse, og i lighed med det forrige indkasserede det stort bifald.

Efter foredragene var det tid til den traditionelle »fredag-aften spisning«, som foruden hjertelige gensyn og nye bekendtskaber også omfattede et nyttigt navneopråb.

Lørdag kl. 9–12 var programpunktet første afdeling af deltagernes indlæg, fordelt i 3 grupper. Anden afdeling var henlagt til søndag kl. 9–12. Som ved tidligere konferencer var det en fornøjelse at se, at så mange deltagere havde mod på at præsentere en maritim »sag«. Mange af indlæggene omhandlede emner, der endnu blev arbejdet med, og de færreste var præsentationer af afsluttede undersøgelser. Det betød, at tilhørerne fik indblik i de problemer, der blev udforsket eller var planlagt udforsket. Dermed blev der også i mange tilfælde lagt op til meget livlige og frugtbare diskussioner, idet tilhørerne følte, at de kunne være til nytte med oplysninger eller »konstruktive« spørgsmål. Og mange af de, der holdt indlæg, sagde da også bagefter, at de havde fået noget »med hjem« til de fortsatte undersøgelser.

Tilrettelæggerne havde bestræbt sig for at inndele indlæggene i tematisk sammenhæng, således at emner som: søkrig, maritime bevaringsaktioner, skibshistorie, undervandsarkæologi, maritim erhvervshistorie og maritim lokalhistorie, blev belyst. En af kontaktudvalgets opgaver i følge retningslinierne for dets virksomhed er »at igangsætte eller stimulere nye forskningsinitiativer«. Af mange gode grunde har udvalget hidtil været tilbageholdende med at sætte for meget i gang på dette område, men mon ikke tiden nu er inde til at forsøge sig lidt mere? På næste konference kunne man f. eks. på forhånd – foruden den almindelige indbydelse til deltagerindlæg – udtage 1 eller 2 nøje afgrænsede emner, som interesserede kunne få lejlighed til at debattere.

Konferencen bød på følgende foredrag:

Lørdag formiddag:

Gruppe A: Holger M. Petersen ordstyrer.

Ole Louis Frantzen: Sømorterer.

Hans-Henrik Wesche: Supplerende bemærkninger om »Søridder«-affæren.

Gunnar Bo Clausen: Søværnets kamp for søværnets opbygning 1932–40.

Hans Funck-Rasmussen: SMS Albatros – historien om et tysk krigsskib under 1. verdenskrig.

Annette Wasström: Nyboderprojektet – metoder og hypoteser.

Gruppe B: Anders M. Møller ordstyrer.

Henning Henningsen: Signalflaget Den blå Peter (Blue Peter).

Bernt Kure: Fregatten Jyllands situation i dag.

V. P. Heise: Bevaring af M/F Korsør som overfartsmuseum i Korsør.

John Hackman: Ett finländisk skonertskepp Sigyn i danske hamnar 1927–1930.

Henrik M. Jansen: Toldkrydseren »Viking«.

Gruppe C: Ulla Lund ordstyrer.

Hans Jeppesen: Koggen fra Kollerup.

Michael Teisen: Undervandsarkæologiske undersøgelser på »Trekroner« og »Indfødsretten«.

Jens Schou Hansen: Reflektionsseismisk marinarkæologi.

Aage Lauritsen: En skibskanal i vikingetiden fra Østersøen til Vesterhavet?

Søndag formiddag:

Gruppe A: Alan Hjort Rasmussen ordstyrer.

Anders Monrad Møller: Galeoth og galease – typebetegnelser i det 18. årh.

Max Vinner: Var en lille galease ligeså rentabel som en storsejler omkring 1905?

Timme Hansen og Peter Sørensen: Danske småbåde – et uopdyrket emne?

Jens Lorentzen: Jagttagelser over norsk bådeksport.

Holger Munchaus Petersen: Toldmuseet.

Gruppe B: Jørgen H. Barfod ordstyrer.

Ove B. Nielsen: Handelsflådens skibsnavne i nyere tid.

Helge Hammer: Søfart på Kalundborg i det 18. århundrede.

Benny Boysen: Struer Museum og søfarten.

Niels Bach: Det danske fiskeris mekanisering.

Mogens Schmidt: Lodsvæsenet.

Gruppe C: Birger Thomsen ordstyrer.

Benny Christensen: »Den gode Hensigt«.

Erik Housted: Ålegårde og ålegårdsfiskeri omkring Fredericia.

Ole Mortensen: Sandhagen – et langelandsk fiskerleje fra Chr. IV's tid.

Morten Gøtsche: Restaurering af Nationalmuseets skibe.

Frederik Frederichsen: Gamle dampskibe i Svendborgsund.

Efter en dejlig frokost om lørdagen fik deltagerne mulighed for at se maskinmesterskolen efter i sømmene under kyndig vejledning fra lærere og elever, og derefter tog man på udflugt. I busser gik turen først til Ring Andersens træskibsværft, hvor Jørgen Ring Andersen selv tog imod. Værftet og dets historie blev kort præsenteret, og deltagerne kunne så på egen hånd gå rundt i haller og på bedding, hvor flere træskibe lå ophalet. Sidst, men ikke mindst, var kontorbygningen med den skønne samling fotografier genstand for stor interesse.

Turen gik nu over Svendborgsundbroen til Søfartssamlingerne i Troense. Her bød F. Holm-Petersen velkommen, og han viste derefter rundt såvel i udstillingsbygningen som i privatboligen. Den fremragende samling med det stærke internationale islæt gav anledning til mange beundrende kommentarer, og det tidspunkt kom alt for hurtigt, hvor der blev kaldt til afgang til udflugtens sidste mål: Valdemars Slot.

Deltagerne blev her budt indenfor i læ for den bidende østen-

vind, og under en varmende opstrammer gennemgik værten, B. Munthe af Morgenstjerne, slottets historie og nuværende funktioner. Derefter besøgte man slottets indre, herunder naturligvis Orlogsmuseets udstilling. De fleste trodsede også det barske vejr og besøgte fartøjshallen med de kongelige chalupper. Hermed var udflugten forbi, og man returnerede til Svendborg, mættet med indtryk fra en spændende eftermiddag.

Lørdag aften samledes deltagerne med dagens gæstfri værter til en festmiddag i Hotel Svendborgs store sal, som Svendborg By havde inviteret til. Stemningen var fra starten høj, og den blev yderligere styrket gennem middagens festlige indslag: museumsdirektør Henning Henningsens causeri over emnet »Kvinder til søs« og Jørgen Barfods maritime udgave af »Der er et land«. Under middagen kunne man i øvrigt offentliggøre resultatet af den priskonkurrence, som kontaktudvalget havde udskrevet i samarbejde med Danmarks Rederiforening og Foreningen til Søfartens Fremme.

Direktør Steen Carstensen, Foreningen til Søfartens Fremme, overrakte priser til følgende vindere: To førstepræmier til S. A. Saugmann for »Vikingerne tidsregning og kursmetode« og Ole Ventegodt for »Skibe og søfart i de danske farvande i det 12.–14. årh.« samt to tredjepræmier til Edv. Jensen for »Maria – en rekonstruktion af Voldbyskibet« og P. J. Bell for »Maskinmestrenes Forening 1873–1918«.

Søndagen begyndte som nævnt med anden runde af deltagerne indlæg, og efter frokost var det tid til det afsluttende konferencemøde. Som traditionen bød, valgte forsamlingen museumsinspektør Hans Jeppesen til dirigent, hvorefter Barfod aflagde en generel formandsberetning. Han redegjorde her for kontaktudvalgets travle arbejde i den forløbne to-årige periode, som stadig giver gode resultater, og han udtrykte sin glæde over den positive modtagelse, kontaktudvalgets initiativer havde fået i den forløbne tid. Herefter aflagde medlemmer af udvalget beretning over aktiviteterne i de underudvalg, der er nedsat: årsbibliografi, guide til maritimt kildemateriale, hvem forsker hvad, foreningsnøglen samt Maritim Kontakt. Endvidere blev der orienteret om arbejdet i det udvalg til bevarelse af maritimt kildemateriale, hvor kontaktudvalget også har sæde. Forsamlingen godkendte beretningerne. Så var det kassererens tur til at aflægge regnskabet for to-års perioden, og det blev også godkendt.

Formanden tog nu ordet og takkede i hjertelige vendinger for den økonomiske støtte, der havde gjort konferencen mulig, og for den storartede behandling, konferencen og deltagerne havde fået i Svendborg. Konferencen blev erklæret for afsluttet, og deltagerne tog afsked for denne gang, rige på gode oplevelser. Vi ses igen i 82.

