

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

UNDER SEJL

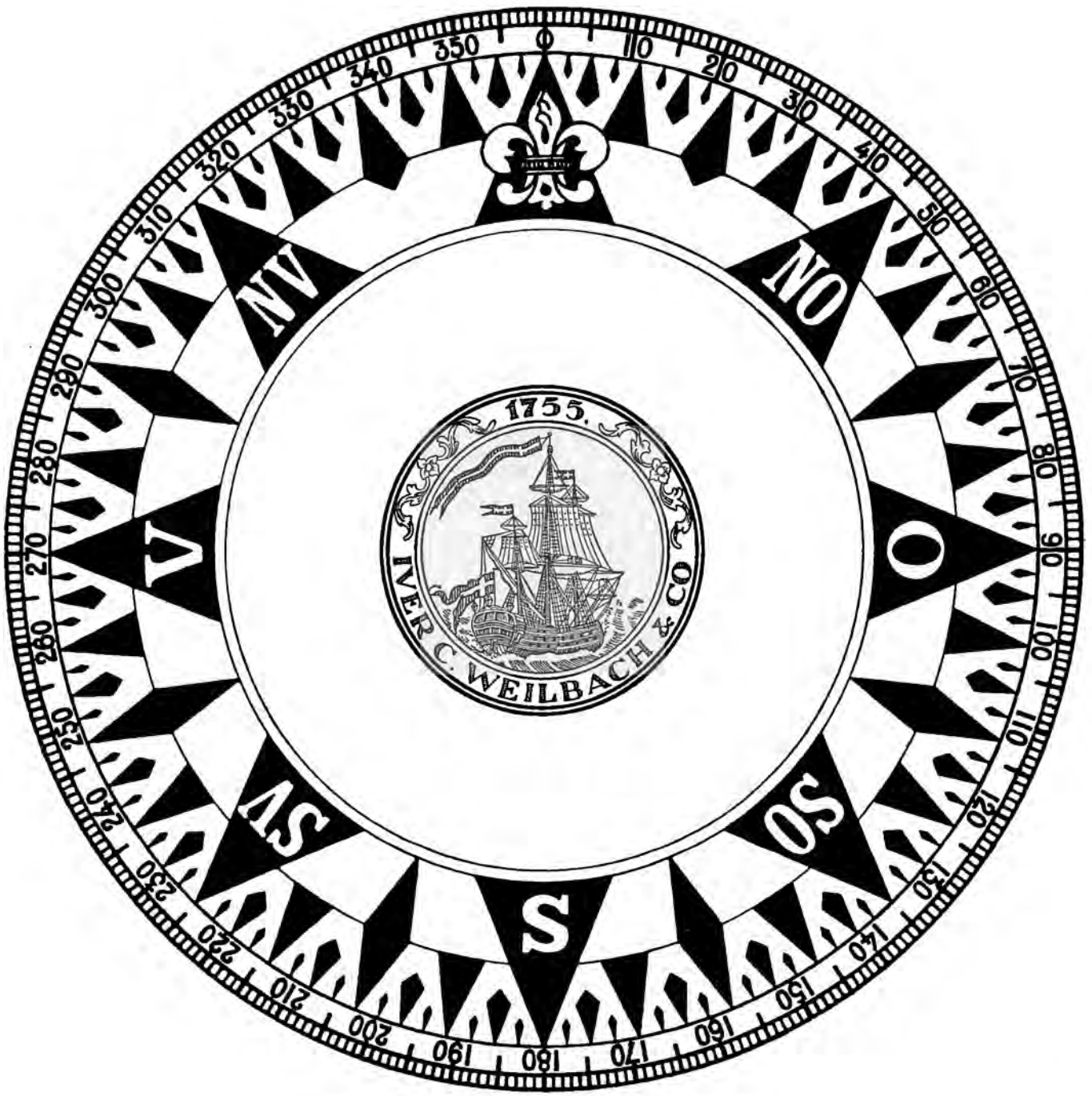
Af ERIK HÄGG

EN SKILDRING FRA SEJLSKIBENES TID

MED ILLUSTRATIONER
EFTER MALERIER OG TEGNINGER AF
ADMIRAL J. HÄGG

PAA DANSK VED *CARL V. SØLVER*

A/S LINDFORS BOGFORLAG · KØBENHAVN


0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
120
130
140
150
160
170
180
190
200
210
220
230
240
250
260
270
280
290
300
310
320
330
340
350
NV
NO
W
O
SW
SO
S
1755.
IVER C. WEILBACH & CO

Copyright A/S Lindfors Bogforlag
København

Under Segl

sælges til Fordel for gamle Søfolk og disses Enker.

Enhver, som køber denne Bog, bidrager til at forskønne disse brave, veltjente Folks Livsaften, og jeg beder enhver Køber, som støtter dette smukke Formaal at modtage min hjertelige Tak.

København i April 1935

Kronprins Frederik



ADMIRAL JACOB HÄGG
Portræt 1903

H. K. H. KRONPRINS FREDERIK

har lovet at fordele de Beløb,

som gennem Salget af denne Bog bliver disponible,

til trængende danske Sømænd og

Sømænds Enker.



STANDARDOPLAGET AF VÆRKET

UNDER SEJL

udgives i 1900 Eksemplarer. Dette Eksemplar har Nr.

804

TRYKT I
EGMONT H. PETERSENS KGL. HOF-BOGTRYKKERI
GUTENBERGHUS · KØBENHAVN



Fra Tidernes Morgen har Menneskene brugt Vinden som Fremdrivningsmiddel for Skibe og Baade; gennem Aarhundreder er disse blevet mere og mere fuldkommengjorte, og endnu ved det sidste Aarhundredskifte udgjorde de sejlførende store Handelsskibe et imponerende Islæt i Søtrafikken.

Besætningerne paa alle disse Sejlfartøjer maatte gennemgaa en haard, men god Skole. De blev Sømænd helt igennem, og deres trofaste Kærlighed til Havet var af største Betydning for Handelsforbindelserne og for Erhvervet paa Havet. Naar det gjaldt, forsvarede de bag Kanonerne deres Land og indenfor Handelsflaaden de Rederiers Interesser, som Skibene tilhørte.

Nu er Sejlfartøjernes Tid paa det nærmeste forbi, og Sømændene af den gamle Skole, som fik hele deres grundlæggende Faguddannelse paa den Art Skibe, bliver efterhaanden mere og mere faa-

tallige. Tidspunktet er derfor inde for at udgive en Mindebog om Sejlfartøjernes Historie.

Med det her foreliggende Værk tilsigtes gennem Reproduktion af en Del Oliemalerier, Akvareller, Raderinger, Laveringer og Pennetegninger, udført af afdøde Admiral Jacob Hägg, at give en Orientering over de forskellige Typer af Skibe og Baade, som har været Forgængere for Nutidens maskindrevne Fartøjer. De med største Sagkundskab udførte Kunstværker er det væsentlige i dette Arbejde. Teksten tilsigter at give en historisk Ramme om de smukke og instruktive Billeder.

Tilhørende en Slægt, hvis Oprindelse i Uppland kan spores tilbage til Middelalderen, fødtes Jacob Hägg den 21. Juli 1839 i Östergarns Sogn paa Gotland. Han blev Søkadet i 1858 og erholdt sin første Sømandsuddannelse paa Korvetterne „Jaramas" og „af Chapman". Under sine første Officersaar deltog han paa Fregatten „Vanadis" samt Korvetterne „Josephine" og „Gefle" i flere Langfarter blandt andet til Middelhavet, Afrikas Vestkyst og Nordamerika. I 10 Aar var han beskæftiget ved Sjökarteverket, derefter som Lærer og Kadetofficer ved Sjökrigsskolan. Efter at have lagt Grunden til den svenske Orlogsflaades hemmelige Sejlløbssystem, fik han Udnævnelse til Chef for Sjökrigsskolan, hvilket medførte Chefsposten paa Fregatten „Vanadis" og — et Aar — paa Korvetten „Saga".

Udnævnt til Kommandør i 1895 blev han samme Aar Chef paa Panserskibet „Thule", derefter Værftchef i Stockholm, forfremmedes 1899 til Kontreadmiral og erholdt samtidig Posten som Værftchef i Karlskrona. Det følgende Aar blev han Øverstkommanderende over Kysteskadren og udnævntes derefter til kommanderende Admiral og Øverstkommanderende i Karlskrona.

Efter at have erholdt Afsked i 1904 flyttede Admiralen igen til Stockholm og bestred der fra 1907—27 Stillingen som Forstander for Statens søkrigshistoriske Samlinger, hvorved han fuldførte sin allerede tidligere paabegyndte meget betydningsfulde Indsats for Bevaring af de værdifulde gamle Fartøjsmodeller.

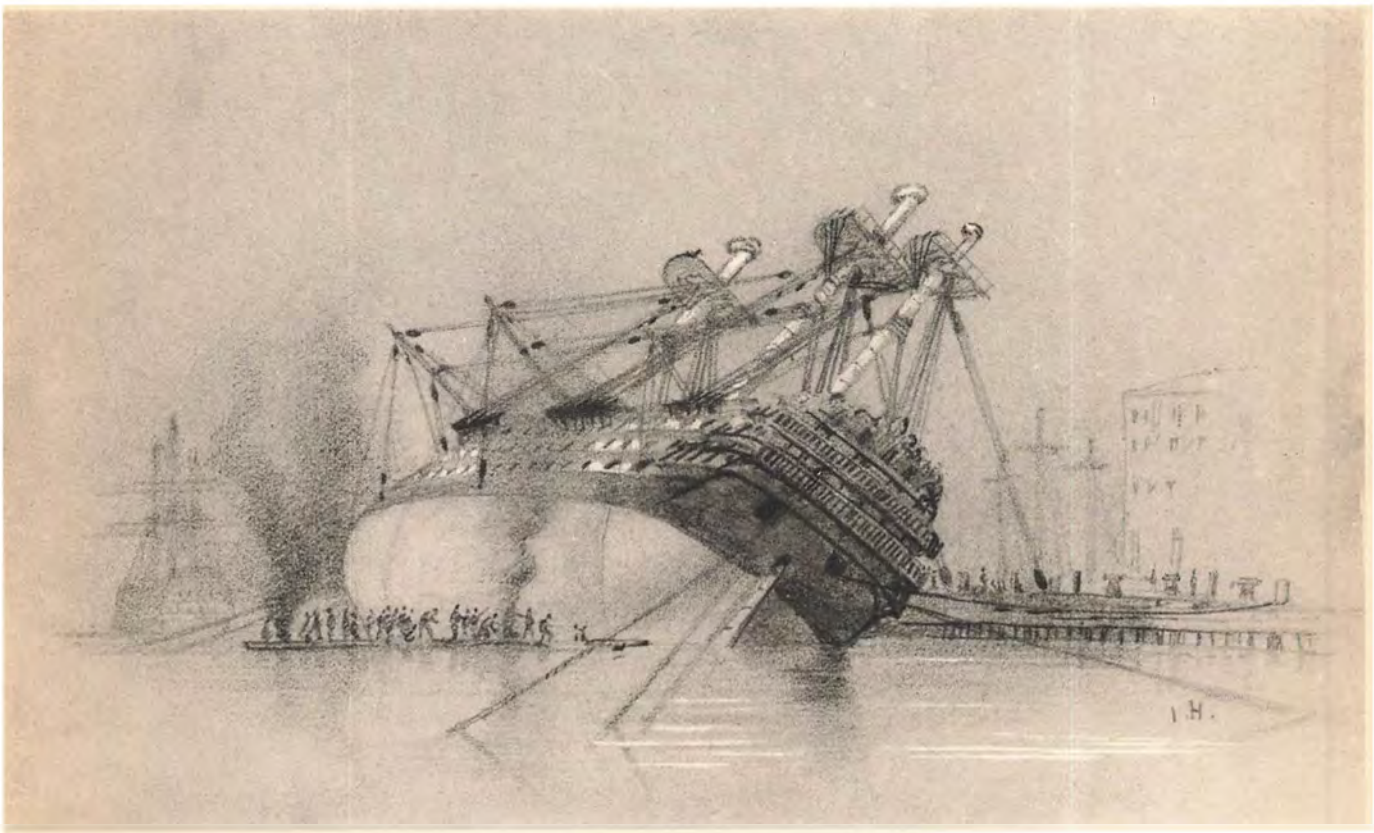
Allerede omkring 1860 begyndte han sin Kunstnerbane. Sit sidste Oliemaleri fuldførte han i 1929, 90 Aar gammel, og den 15. April 1931 endte han sit af hengivent Arbejde opfyldte Liv.

Det er vanskeligt at opgive Antallet af Admiral Häggs Kunst-

værker. Af Oliemalerier og Akvareller — mindre skitserede Arbejder ikke medregnet — har han sikkert fremstillet henved 700 og af Raderinger henved 25. Hans Laveringer i Sepia, Tegninger i Tusch og Blyant samt Tegninger til Træsnit kommer sikkert op til mindst 1600. Af Blyantstegninger ejer Sjöhistoriska Museet henimod 250 og Gotlands Fornsal omkring 200.

Det er betegnende for Admiral Häggs omfattende Interesse, Kundskaber og Arbejdsresultat, at hele Billedmaterialet i denne Bog har kunnet tilvejebringes udelukkende ved et Udvalg af de Kunstværker, han udførte gennem sin 70 Aar lange Kunstnerbane.





Kølhaling af et fransk Linieskib. Pennetegning 1863.



Gustav Vasas Flaade.

Under den Periode i de skandinaviske Landes Historie, da Vikingetogene bar Vidnesbyrd, ikke alene om „Normannernes Rasen", men ogsaa om deres Mod, gode Sømandsskab og Skibsbygningskunst, færdedes vore søfarende Forfædre i smaa, men meget sødygtige Skibe; af disse kender vi *Langskibene*, hovedsageligt bestemt til Krigstjeneste, *Snækkerne*, mindre Typer anvendelige til saavel Kamp som fredelig Kystfart, samt *Knarrerne* eller „*Knorrerne*" bygget til Handelsfart langs Kysterne og over det aabne Hav. De største Langskibe benævnedes „*Drager*".

Vikingetidens Skibe og Baade var klinkbyggede, hvorved forstaas, at Bordenes (Plankernes) Underkanter — paa Fartøjets Sider — laa ned over de underliggende Bords øverste Del og saaledes dannede en trinformet Overflade. De største og stateligste Langskibe siges dog at have været kravelbyggede. Bordenes Kanter føjedes ved denne Byggemaade sammen, saaledes at Skibssidernes Overflade blev glat.

Riggen paa samtlige Typer udgjordes af en med rektangulært Raasejl forsynet Mast. Sejlet havde forneden en aftagelig Del, en „Bonnet", hvorved Sejlfladen ved haard Vind kunde mindskes. Helt op til det 12te Aarhundrede har Sejlene formentlig kun været brugt i saadanne Tilfælde, hvor Vinden blæste agten for tværs af Kursretningen. Paa Krigsskibene med deres store Besætninger var derfor Aaren det væsentligste Fremdrivningsmiddel. Paa Handelsskibene derimod ankrede man, om det lod sig gøre, naar Vindretningen var ugunstig, eller der var Vindstille. Alle søfarende var dog under haardt Vejr henvist til enten at ankre op eller lade Skibet lænse af Vejen eller drive for Vinden. De maatte saaledes ofte regne med store Muligheder for en farefuld Anduvning af en Kyst langt fjernet fra den, de vilde naa.

Samtlige her nævnte Skibe styredes med Styreaare (Sideror)



Koggeskib fra omkring 1470.

anbragt agter om Styrbord og i Formen lig en Aare. Allerede i den tidligste Oldtid anvendte Ægypterne og efter dem ogsaa andre Folk lignende Ror paa deres Baade.

Langskibene egnede sig bedre for Roning end Knarrerne; naar man tager i Betragtning, at Flertallet af de til Vest- og Sydeuropa foretagne Vikingetogter var lange Roekspeditioner med Sejlet som Hjælpekraft, kan man gaa ud fra, at der til disse hovedsagelig har været anvendt Langskibe. Derimod anvendtes sandsynligvis de kortere, rummeligere Knarrer med større Fribord til Togter med Sejlads over vidtstrakte, aabne Have.

Vikingernes Skibe af forskellige Typer var saa formaalstjenligt konstrueret, at deres Indflydelse i Skibsbygningskunsten har gjort sig gældende lige op mod vor Tid, ikke alene i Skandinavien, men ogsaa i andre Lande. Saaledes fremhæver engelske Fagmænd, at denne Indflydelse endnu kan spores i engelske Kyst- og Fiskefartøjer.

Da Skibene efter Vikingetiden tiltog i Størrelse, blev de forsynet med Overbygninger eller Kasteller forude og agterude, og paa Masten anbragtes ovenover Sejlet en Mastekurv eller „Mærs". Disse Anordninger tilsigtede Forsvar, især naar Skibene blev entret af fjendtlige Besætninger, thi fra Kastel og Mærs kunde da kastes Spyd og Sten og udskydes Pile. Snart anbragtes ogsaa — foran den oprindelige Mast — yderligere en Mast med et rektangulært Raasejl.

Med Udviklingen i Middelalderen af *Koggen* og lignende Typer mistede det søgaaende Skib sin tidligere Karakter af en stor, aaben Baad. Disse Fartøjer var nemlig forsynet med Dæk, Styreaaren var erstattet med et paa Agterstævnen anbragt Ror, og de klodsede



Gøteborgeskadren med Skibet „Amaranthe“ i Spidsen staar til Søs 1677. Til højre ses et krydsende Handelsskib. Oliemaleri 1919.

I Maj 1677 afsejlede fra Gøteborg under Kommando af Admiral Erik Sjöblad Orlogsskibene „Amaranthe“, „Andromeda“ og „Wrangels Palats“ samt en Brander og seks Koffardiskibe, deriblandt „Calmar Castell“, der førte ikke mindre end 72 Kanoner. Efter Gennemsejling af Storebælt blev Eskadren ved Lolland angrebet af 13 danske Orlogsskibe under Admiral Niels Juel og tilføjedes store Tab, deriblandt „Amaranthe“, som efter to Timers haard Kamp maatte overgive sig.

En meget smuk, af Admiral Hägg restaureret, Model af „Amaranthe“ findes i Sjöhistoriska Museet i Stockholm.

For- og Agterkasteller havde faaet en med Skroget mere organisk sammenhængende Bygningsform. En tredie Mast var kommet til agter for Stormasten.

Skibet førte nu Fok og Storsejl, begge rektangulære Raasejl, samt paa agterste Mast et Latinersejl, „Mesanen". I enkelte Tilfælde førtes et rektangulært Raasejl i Stedet for Mesanen. Bovsprydet var endnu kun bestemt til Støtte for Fokkemasten.

Koggen anvendtes skiftevis til Handels- og Krigsbrug. Baade de uafladelige Krige og det af Staten tolererede saavel som det private Sørøveri medførte stor Usikkerhed til Søs, hvorfor ogsaa Handelsskibene maatte være bevæbnede og forsynede med saa talstærk Besætning, at Entring i givet Tilfælde kunde afslaas. Ofte skabtes en Krigsflaade ved at hyre Købmandsskibe eller „Kofarter" (Koffardiskibe).

I Løbet af det 15. Aarhundrede erstattes Koggen efterhaanden med *Holken*, som maa anses for en Udvikling af førstnævnte Type. Allerede omkring Midten af det 14. Aarhundrede begynder man imidlertid at høre Tale om en anden Art Fartøj, nemlig *Krejeren*. Sandsynligvis anvendes denne Benævnelse for flere forskellige Fartøjstyper, som forekom helt hen mod det 18. Aarhundrede. De med et eller to Mærs forsynede Krejere gik til at begynde med sædvanligvis under Navnet „Mærskrejere".

Indtil den sidste Del af det 15. Aarhundrede var alle Skibe i Nordeuropa klinkbyggede — Vikingetidens største Drageskibe muligvis undtagne —, men derefter begyndte man ogsaa at bygge paa Kravel, samtidig med at en Del Skibe forsynedes med Agterspejl.

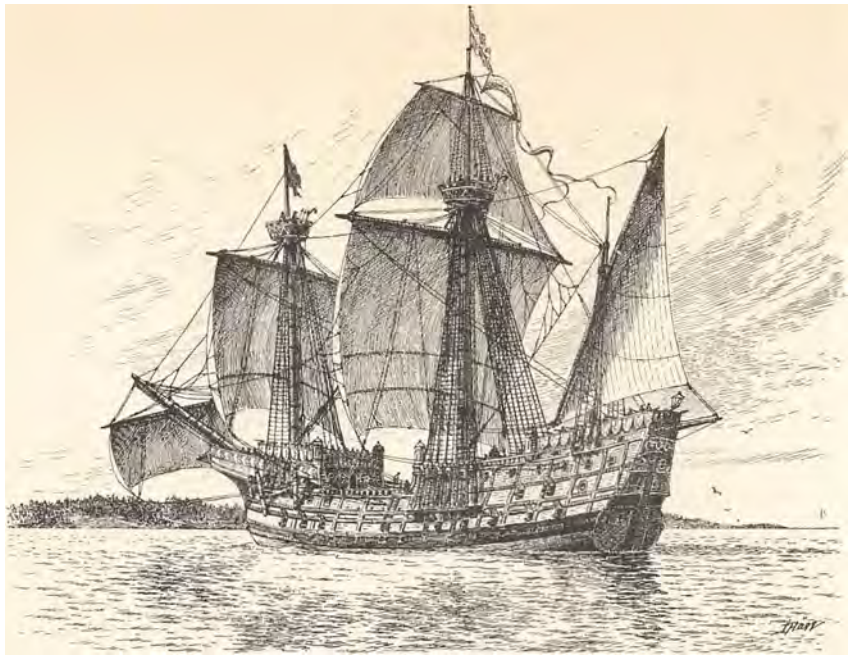
De søgaaende Skibe, som forekom i det 15. Aarhundrede, var ganske vist forholdsvis smaa, men Manøvreringen af dem krævede særdeles godt Sømandsskab. Den ofte i for ringe Grad tiltagende Stabilitet, de store, vindfangende Kasteller og den vanskelig haandterlige Rigning satte Besætningens Aarvaagenhed, Dømmekraft og Udholdenhed paa haarde Prøver. De yderst primitive Anordninger for Opholdsrum og Bespisning ombord tillod forøvrigt kun fysisk veludrustede Personer for længere Tid at beskæftige sig med Sømandshaandværket.

I Midten af det 15. Aarhundrede opstod den Skibstype, der som Følge af Bordlægningen fik Navnet *Karavel*, og som i Begyndelsen af det 16. Aarhundrede mere og mere fortrængte Holken. Den havde to Dæk og Kastel, saavel forude som agter; den førte paa Stormasten et Raasejl ovenover Storsejlet og fremdeles et lignende Sejl under Bovsprydet. I enkelte Tilfælde var Karavellen firmastet, saaledes det svenske Orlogsskib „*Draken*", der blev bygget i Slutningen af det 16. Aarhundrede. I Lighed med en Del andre Typer gik Karavellen, naar den var forsynet med et eller flere Mærs, ligeledes under Benævnelsen „Mærseskib".



De første Skud løsnes under det svenske 50-Kanoners Skib „Öland"s heltemodige Kamp udfor Orfordness. Konturtegnet Akvarel 1914.

Den 28. Juli 1704 befandt Kaptajn Gustaf Psilander sig paa det 50-Kanoners Skib „Öland" ved Orfordness i Spidsen for en talrig Konvoj. Chefen for en engelsk Eskadre paa otte Skibe og en Fregat forlangte, at det svenske Skib skulde gøre Honnør for ham, hvilket Psilander ifølge sin Instruks vægrede sig ved. Han blev da angrebet af de engelske Skibe, forsvarede sig i $4^1/_2$ Time, og først efter at tre engelske Skibe var blevet stærkt medtagne og „Öland" ikke var stort andet end et Vrag, lod han Flaget hejse „i Sjov" til Tegn paa, at hans Skib var nødstedt. Han strøg saaledes ikke de svenske Farver. Det var en Dyst i Karl d. XII's Aand — een mod ni.



Orlogsskib (Karavel) fra omkr. 1530.

Allerede fra Midten af det 14. Aarhundrede forekom Kanoner paa franske, spanske og andre sydeuropæiske Skibe. Dette nye Vaaben indførtes efterhaanden i det nordlige og nordvestlige Europas Stater, og Kanonerne opstilledes paa det øverste Dæk, de lettere Stykker dog i Kastellerne. I Begyndelsen af det 16. Aarhundrede begyndte efterhaanden en Omflytning af Skibsartilleriet. De tungere Kanoner opstilledes paa det underste Dæk, hvorfra de skød gennem Kanonporte. Lettere Stykker fik deres Plads paa det øverste Dæk og ligesom tidligere i Kastellerne.

Kanonerne var paa den Tid konstrueret til Bagladning, hvilket foraarsagede betydelige Ulemper. Man indførte derfor snart Forladekanoner, som først i Midten af det 19. Aarhundrede maatte vige for den da i ny Skikkelse tilbagevendende Bagladekanon.

Indtil Begyndelsen af det 16. Aarhundrede havde Søtræfningerne haft Karakter af Landkampe til Søs. Ganske vist kunde Skibene beskadige hverandre ved Vædring, men den mest anvendte Metode var at lægge sig Side om Side, hugge fast, entre og slaas med Haandvaaben, hvorved Stene, Spyd og Pile fra Mærsene saavel som de lette Kanoner i Kastellerne blev medvirkende. Med Indførelsen af de svære Kanoner blev det muligt at slaas paa nogen Afstand, men indtil Slutningen af det 16. Aarhundrede anvendtes meget ofte den gamle Kampmaade, og Entring forekom endog paa Nelsons Tid.

Et meget anvendt Kampmiddel var at sætte Fjendens Skibe i Brand, og i lange Tider indgik i Flaaderne Skibe de saakaldte „Brandere“, lastede med brændbare Materialer. Disse manøvreredes



Karl d. XII's Overfart fra Gallioten „Hvalfisken" til Brigantinen „Snappup" den 12. December 1715. Oliemaleri 1924, da Kunstneren var 85 Aar gammel.

Natten til den 11. December 1715 beslaglagde Karl d. XII en „Chaloupe" ved Stralsunds Skibsbrygge for under Ledelse af Admiralskaptajn Theodor Christoffers at vende tilbage til Sverige. Paa Grund af Ishindring var de ved Daggry ikke kommet mere end en halv Mil frem. Sejladsen gennem Isen blev fortsat under Beskydning fra fjendtlige Batterier, og først Kl. 4 Em. naaedes det eneste ved Jellen tilbageværende Fartøj, Gallioten „Hvalfisken", hvilket det ud paa Aftenen lykkedes at komme ud i aaben Sø. Den følgende Dag ved Middagstid kom Brigantinen „Snappup" i Sigte, lænsende ned mod „Hvalfisken". Kongen gik derefter over i „Snappup". Opholdt af Snebyger og Modvind kunde han først Kl. 5 den følgende Morgen, den 13. December, stige i Land Vest for Trälleborg; ukendt gik han tilfods gennem Byen og ankom Kl. 3 Em. ridende paa en Skydshest til Ystad, hvor han først blev genkendt.

Christoffers blev senere adlet under Navnet Ankarcrona, avancerede til Viceadmiral og blev sluttelig Landshøvding i Stockholms Len.

Sten Ankarcrona.

saaledes, at de kom til Luvart af Fjendens Skibe, hvorefter de antændtes og forlodes af Besætningen, drivende ned mod Fjenden.

De stadig stigende Fordringer til Artilleristyrke og Sødygtighed medførte i den første Halvdel af det 16. Aarhundrede en væsentlig Tiltagen i Skibenes Størrelse, og dette foraarsagede naturligvis, at flere Sejl kunde føres. Antallet af disse kom nu til at udgøre tre Raasejl paa hver Fokke- og Stormast samt det trekantede Latinersejl paa Mesanmasten; dertil kom Raasejlet under Bovsprydet. Ved Slutningen af det 16. Aarhundrede begyndte de større Skibe at føre en lille Mast paa Bovsprydsnokken og paa denne et Raasejl; Bovsprydet var saaledes paa den Tid sædvanligvis forsynet med to Raasejl.

Hvor Agterspejl forekom, var de til en Begyndelse smaa, men allerede i 1565 byggedes i Udlandet Skibe med store Agterspejl, der blev Oprindelsen til de mere og mere almindelige *Pinasser*, ogsaa kaldet „Spejlskibe".

Blandt de mere kendte svenske Orlogsskibe fra det 16. Aarhundrede maa nævnes det i 1555 byggede „*Elefanten*", Admiralskib for Jacob Bagge og sidenhen for Klas Kristersson Horn under disse Admiralers for den svenske Marine ærefulde og heldige Kampe mod den tapre og velledede danske Flaade; endvidere „*Mars*" eller „Makalös", bygget 1564, et af Samtidens største Skibe og Jacob Bagges Admiralskib; det gik som saadant tabt under Søslaget ved Ølands nordre Odde 1564, hvorved Bagge faldt i dansk Fangenskab.

Flertallet af det 16. Aarhundredes „store" Skibe havde, naar det gjaldt Atlanterhavsfart, en Længde af kun 30—40 Meter over Stævnene; de Skibe, som hovedsagelig var bestemt til Kystfart, var i Almindelighed højst 30 Meter lange.

Foruden de store Skibe fandtes i Sverige paa Gustav Vasas Tid et betydeligt Antal mindre Fartøjer, bestykket med lette Kanoner, kaldet *Galejer*, sandsynligvis bygget efter Mønster fra Middelhavet og hovedsagelig bestemt for Fremdrivning med Aarer. De var Forgængere for de sidenhen efter samme Forbillede konstruerede svenske „galärer".

De store Orlogsskibes Udvikling gennem det 17. Aarhundrede kendetegnes ved en fortsat Tiltagen af Størrelse og Forstærkning af Artilleriet. Kastellerne erstattedes af en ophøjet „Bak" og et tilsvarende temmelig højt Agterskib, hvis øverste og forreste Del benævnedes „Skansen". Mesanmasten forsynedes med et Raasejl, og desuden indførtes Stagsejl, som allerede et Par Aarhundreder tidligere havde været i Brug paa en Del Smaaskibe.

Anvendelsen af Rebsejsinger til Mindskning af Sejlarealet kan spores langt tilbage i Tiden, men endnu omkring Midten af det 17. Aarhundrede forekom hovedsagelig „Bonnetter". Efter denne Tid



Galären „Upland“, bygget 1749. Pennetegning i Tusch 1889.

Den svenske Orlogsflaades Galärer, bestemt for Skærgaardskrigen og bygget efter Forbilleder i Middelhavet, havde i Almindelighed en Længde af omkring 40 Meter samt 6 Meters Bredde og 2 Meters Dybgaaende. Bestykningen udgjordes af 2 à 3 større Kanoner i Forstævnen og smaa Kanoner, „nickor“, langs Rælingerne. Forsynede med to forstagede Master med store Latinersejl kunde Galärerne under Havblik eller Kamp føres frem ved Roning med 20 Aarer paa hver Side, 5 Mand ved hver Aare. Besætningen androg omkring 260 Mand.

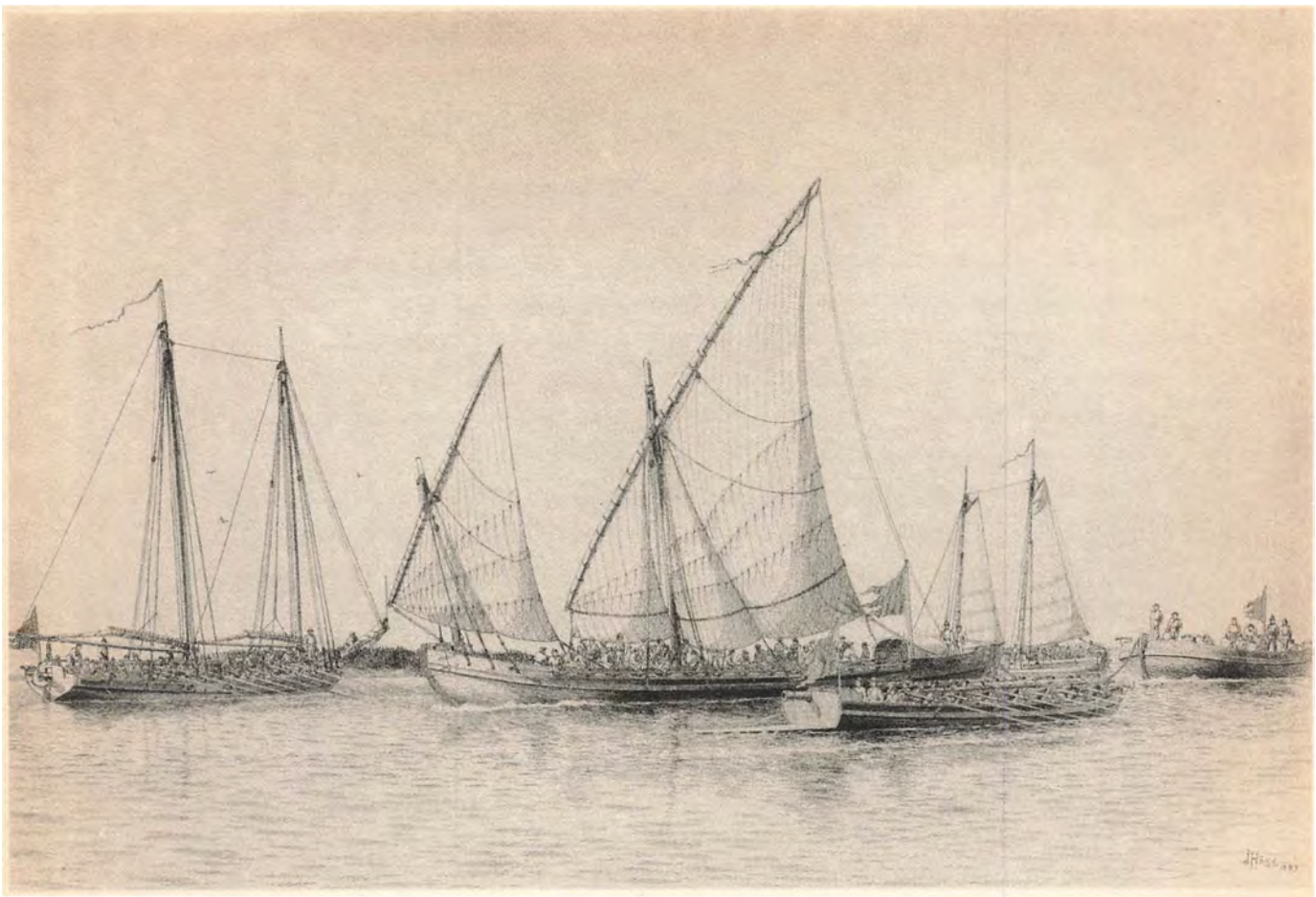


Orlogsskibet „Scepter“, omkr. 1638.

anvendes Rebsejsinger i Mærssejlene og Bonnetter paa Undersejlene; de sidstnævnte forsvandt dog temmelig hurtigt, og Rebsejsinger blev almindelig forekommende. Det skal imidlertid erindres, at Bonnetter endnu er i Brug paa en Del mindre Sejlfartøjer.

Blandt det 17. Aarhundredes svenske Orlogsskibe kan her nævnes det 1636 byggede, smukke „*Scepter*“, Klas Flemings Admiralskib under det store Søslag mod den danske Flaade ved Kolberger Heide 1644, en Træfning, som var til Hæder for begge Parter og forblev uafgjort. Endvidere maa erindres det 1681 byggede Skib, „*Wachtmeister*“, hvorpaa Kommandør A. J. Wrangel 1719 mellem Sandhamn og Gotska Sandön udkæmpede en glimrende Kamp mod langt overlegne russiske Stridskræfter.

Et almindeligt svensk Linieskib fra Slutningen af det 17. Aarhundrede havde gennemsnitlig en Længde af 57 Meter, en Bredde af 12 Meter og et Dybgaaende af 5,5 Meter. Antallet af Kanoner var omkring 78 og Besætningsstyrken 500 Mand. Den i de nordiske Have allerede i Midten af det 17. Aarhundrede forekommende *Fregat*, rigget som Linieskibet, men bestemt for en større Bevægelighed end dette, havde — hvad de tidligste Typer angaar — om-



Kanonbarkasse, Kanonslup, Kanonjolle og Mørserbarkasse, bygget i 1770-erne og 1780-erne. Pennetegning i Tusch 1889.

Den smukke Tegning ovenfor viser i Midten en Kanonslup under Sejl og i Forgrunden en Kanonjolle under Roning med Riggen lagt ned. Disse to Typer, begge indrettet for saavel Sejlføring som Roning, udgjorde den mest kampdygtige Del af den svenske Skærgaardsflaade. Kanonsluppen førte en større Kanon i hver Stævn og nogle „nickor"; Besætningen bestod af omkring 60 Mand. Kanonjollen var bestykket med en større Kanon agter og en „nicka" forude og havde omkring 20 Mands Besætning.

trentlig en Længde af 37 Meter, en Bredde af 9 Meter og et Dybgaaende af 3,5 Meter. Antallet af Kanoner var omkring 36 og Besætningsstyrken 200 Mand.

Forskellen mellem Orlogs- og Handelsflaadernes Skibe blev i det 17. Aarhundrede mere udpræget, men var dog endnu ikke større end at „Købmandsskibe" ofte indsattes i en Søstyrkes Linie. Aar 1644 chartrede for Eksempel Sverige fra Holland en hel Købmandsflaade paa ikke mindre end 33 bevæbnede Skibe. Allerede — omkring 1630 — paabegyndtes i Sverige Bygningen af stærke til Krigsbrug indrettede Handelsskibe, som kunde føre mindst 14 Kanoner. Paa denne Maade opstod de „Kompagniskibe", som senere ogsaa benævnedes „monterede Skibe".

Handelsskibene kunde i Virkeligheden ikke længe holde deres Plads i en Orlogsflaades Rækker — deres Deltagelse i Søkrigsoperationerne blev efterhaanden indskrænket til Transporter af Tropper og Krigsmateriel —, men Handelsskibe, som gik paa fjerne Farvande, forblev dog paa Grund af Piratuvæsenet ret kraftigt bestykket helt hen i det 19. Aarhundrede.

Af Hensyn til den Adskillelse, som saaledes blev mere og mere udpræget mellem Orlogs- og Handelsskibe, kan det være hensigtsmæssigt nedenfor at fortsætte med en kortfattet Redegørelse for Orlogsflaadernes Skibe op til vore Dage og derefter at gaa over til en lignende Oversigt vedrørende Handelsskibene.

Forinden bør dog siges nogle Ord om den ejendommelige Styreanordning, som under Navn af Kolderstok — paa engelsk „whipstaff" — anvendtes paa alle større Skibe, til den efterhaanden fortrængtes af „Rattet", der indførtes paa enkelte Skibe i 1710. I de tidligere Perioder med Agterror var Skibene saa smaa, at de kunde styres med Rorpind. Men eftersom Skibene voksede i Størrelse, og der indbyggedes flere Dæk, blev det nødvendigt paa en eller anden Maade at kunne dirigere Rorpinden fra et af de øverste Dæk. Man betjente sig da af en i Tværskibsretningen bevægelig saakaldt Kolderstok, hvis nederste Ende greb om Rorpinden og som manøvreredes ved et Haandtag i den øverste Ende. Man kunde med denne Anordning kun opnaa en meget lille Bevægelse af Roret; hurtige Kursændringer skete jo altid ved Hjælp af Sejlene — ved Bjergning eller Sætning, Fyldning eller Bakning af For- eller Agtersejlene.

Medens vi er inde paa Detailler maa det huskes, at indtil Begyndelsen af det 19. Aarhundrede, da Ankerkættning efterhaanden indførtes i Stedet for Ankertov, var det forenet med betydelige Besværligheder at hive de grove og lidet bøjelige Tove ind og skyde dem ned i Lastrummet. Ankertovet blev hevet ind ved Hjælp af et „Kabellarium", en horizontalt beliggende Anordning af Tov-



Linieskibet „Gustaf III", bygget 1777; Hertug Karls Admiralskib under Krigen mod Rusland 1788—90. Radering 1912.



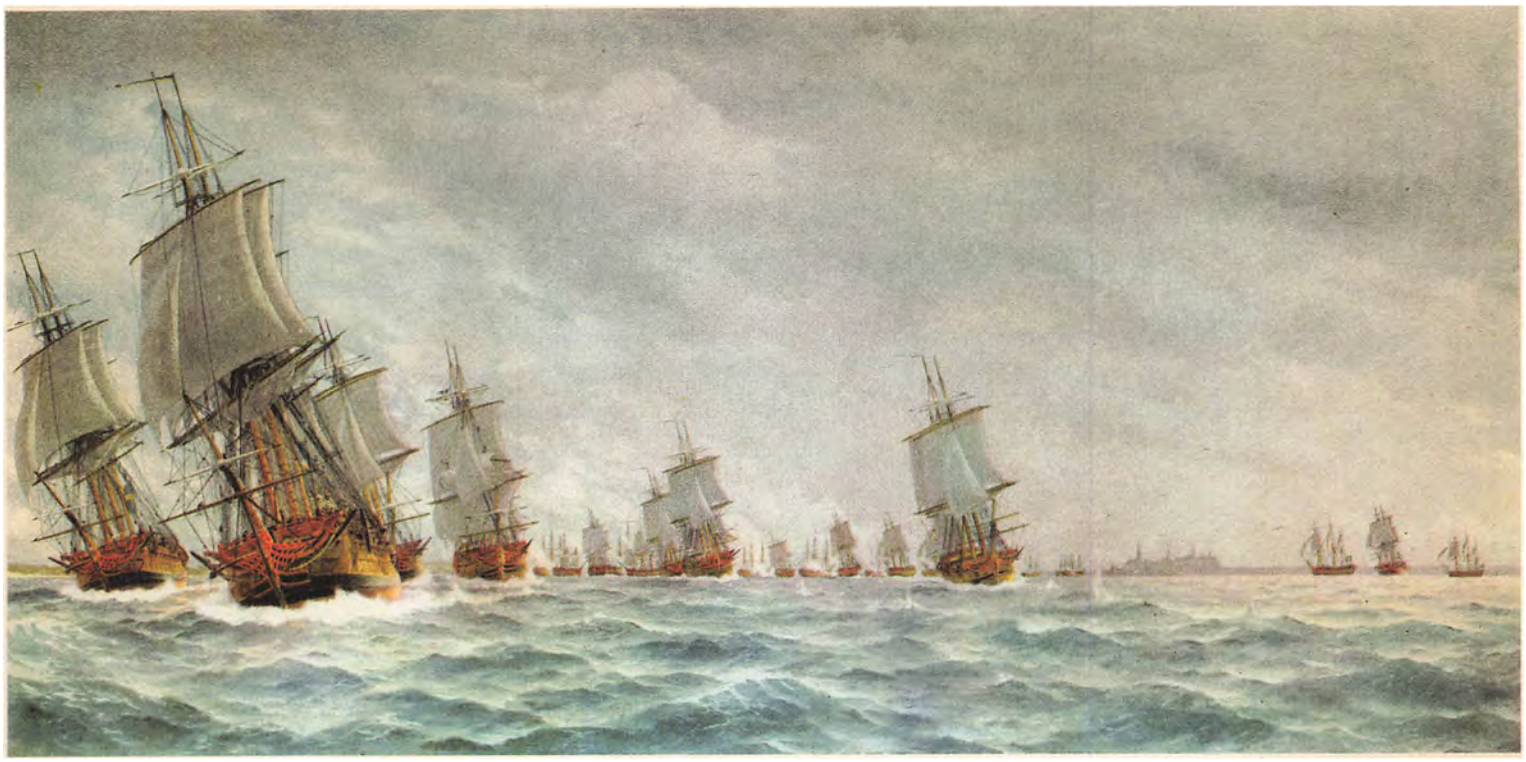
Linieskibe fra Begyndelsen af det 19. Aarhundrede.

værk, som drejedes rundt af et Gangspil og efterhaanden blev sejset fast til Ankertovet; deraf det endnu i Sverige gængse i skæmtende Betydning anvendte Udtryk „sejsa kabellarium".

Man skelnede tidligere mellem tre Slags haanddrevne Spil, nemlig det vertikale „Gangspil", som drejedes med „Spilbomme", det ældgamle horizontale „Bradspil", som drejedes med Spager, samt „Pumpespillet" eller „Nikkespillet", ogsaa horizontalt, der i det 19. Aarh. afløste „Bradspillet".

Vi vender nu tilbage til de store Orlogsskibe. I Slutningen af det 17. Aarhundrede var de i Reglen forsynede med to dækkede eller et dækket og et halvdækket Batteri; mindre Kanoner var opstillede paa Bakken og Skansen og desuden paa „Kampagnen", den agterste og højeste Del af Skibet. Saakaldte „Tredækkere" forekom ogsaa; men i den svenske Flaade vandt disse tunge Skibe ingen Tillid og forsvandt hurtig igen. Her maa dog mindes den i Aaret 1668 søsatte Tredækker „*Rikskronan*", ogsaa kaldet „Stora Kronan", som havde en Længde af 53 Meter og førte ikke mindre end 128 Kanoner.

De store Orlogsskibes Rigning udvikledes gennem det 18. Aarhundrede i flere Henseender. Stagsejl kom mere og mere i Brug, samtidig med at Masten paa Bovsprydet forsvandt og dens Raasejl, „Bovenblinden", flyttedes ned under Klyverbommen foran den under Bovsprydet anbragte „Boytenblinden". Der kom yderligere et Raasejl til paa Krydsmasten, og den trekantede Mesan forvandledes til det trapetzformede Sejl, vi nu kender; Mesanens skraatstaaende Raa erstattedes omkring Aar 1800 af en Gaffel. Mærs-



Den svenske Flaade forlader Revals Red den 13. Maj 1790 efter Angreb paa en russisk Eskadre. Oliemaleri 1919.

Om Eftermiddagen den 12. Maj 1790 ankom til Nargö en svensk Flaade paa 20 Linieskibe samt 6 tunge og 3 lette Fregatter under Storadmiralen, Hertug Karls Kommando med Ordre til at forsøge at nedkæmpe en under Udrustning værende, væsentlig underlegen russisk Eskadre. Den af Flagkaptajn Nordenskjöld i den Anledning lagte Angrebsplan forudsatte samme Fremgangsmaade, som otte Aar senere anvendtes af Nelson ved Aboukir, d. v. s. Ankring og eventuelt Dublering af den angrebne Styrke, og var — om den straks var blevet iværksat — utvivlsomt blevet kronet med Held. Af ukendte Grunde blev Angrebet imidlertid udsat til næste Dag, hvor Vinden blæste saa haardt, at den oprindelige Plan maatte opgives og omlægges til et rent Passageangreb, der — som man kunde vente — mislykkedes til stor Skade for Aarets stort anlagte Operationsplan til Søs.

G. Unger.

sejlene indtog Undersejlenes Plads som Hoved- og Manøvresejl, og samtidig fik Underræerne, som tidligere blev nedfiret, naar Sejlene skulde bjærges, fast Ophængning. Sluttelig blev de allerede i det 17. Aarhundrede i enkelte Tilfælde brugte „Læsejl", som under Sejlskibenes Blomstringstid i Midten af det 19. Aarhundrede fik saa stor Udbredelse, mere almindelig anvendt. Allerede i Begyndelsen af det 18. Aarhundrede forsvandt fra Skibenes Stævne og Sider en Del unødig Ornamentering, men derimod blev der i stedse stigende Grad sørget for Skrogets Bevaring. Kobberforhudning blev for første Gang anvendt i den sidste Del af Aarhundredet.

Den berømte svenske Skibsbygmester, Admiral Frederik Henrik af Chapman — Skaber af Gustav III's Orlogsflaade — udførte et banebrydende Arbejde for de store Orlogsskibes hensigtsmæssige Konstruktion. Han fjernede helt og holdent de høje Agterskibe og indlagde et underste Dæk, Banjerne, hvorved Besætningens Kvarter adskiltes fra Forraadsrummene i Lasten.

De Linieskibe, som *af Chapman* konstruerede, havde som Regel en Længde af 50 Meter, en Bredde af 14 Meter og et Dybgaaende af 6 Meter. Deplacementet var 2200 Tons, Antallet af Kanoner 60, Besætningens Styrke 600 Mand. Hans Fregatter havde sædvanligvis en Længde af 47 Meter, en Bredde af 12 Meter og et Dybgaaende af 5 Meter. Deplacementet var 1500 Tons, Antallet af Kanoner 40 og Besætningen 350 Mand. Blandt *af Chapmans* store Fartøjer er det i 1785 byggede Linieskib „*Dristigheten*" maaske det mest berømte. Under Kommando af den tapre Johan Puke gik det i Spidsen for den svenske Storflaade saavel ved Reval som ved den kække Gennembrydning af den russiske Spærring ved Viborg 1790. Endvidere maa nævnes det 1777 byggede Linieskib „*Gustaf III*", Admiralskib under Krigen mod Rusland 1788—90.

Den store Skibsbygmester havde ogsaa Tid tilovers for betydningsfulde Indsatser for den svenske Orlogsflaades mindre Fartøjer, ligesom han ogsaa udførte vellykkede Konstruktioner for Handelsflaaden.

Allerede Aar 1700 var Bygningen af Galärer blevet genoptaget i Sverige og derefter livligt fortsat som Svar paa den russiske Skærgaardsflaades Opstaaen. Men Typen svarede ikke til Forventningerne, og af Chapman fik det Hverv at konstruere de saakaldte *Skærgaardsfregatter* og — da disse heller ikke gav gode Resultater — *Kanonslupper*, *Kanonjoller* og flere mindre Typer, som viste sig særdeles velegnet til Skærgaardskrigen.

I den sidste Del af det 18. Aarhundrede kom *Korvetten* til, et mindre Skib end Fregatten, men rigget ligesom denne, samt den med to Master forsynede Brig, begge beregnet til saadanne Operationer, som krævede større Bevægelighed.

Indenfor fremmede Orlogsflaader, særlig de engelske og franske,



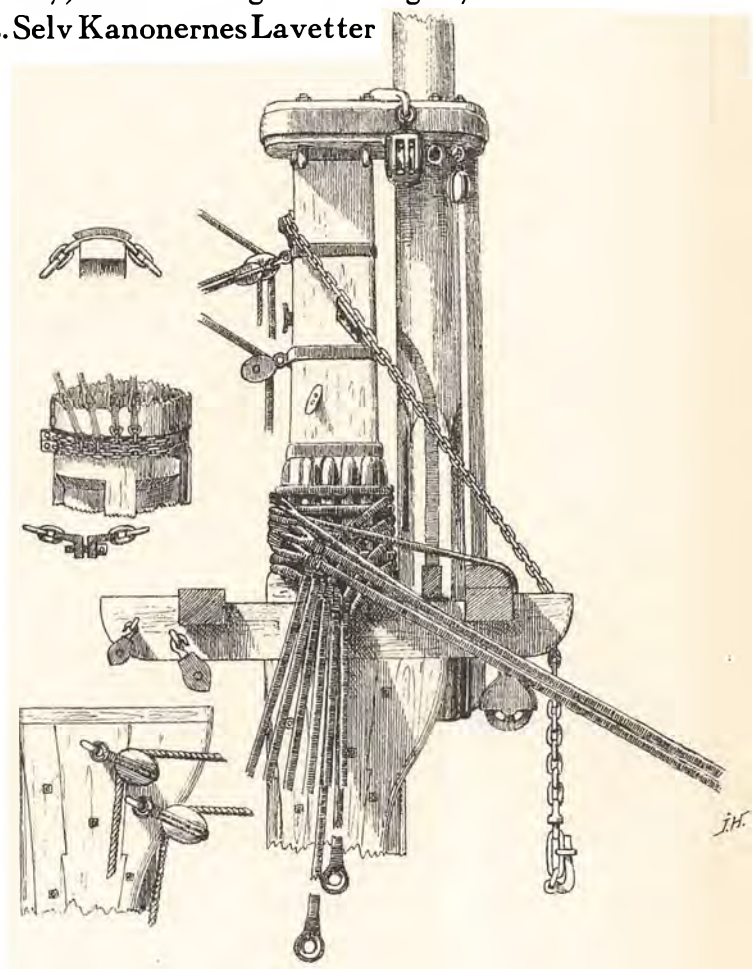
„Paa Lægervallen". Linieskib fra Gustaf III's Tid til Ankers i Havsnød, strygende Stænger og Rær. Oliemaleri 1890.

havde det *tredækkede Linieskib* lige fra sin Fremkomst holdt sin Plads i Linien. Som et Eksempel paa et saadant Skib maa nævnes Nelsons berømte „*Victory*", bygget 1765 og endnu bevaret til Minde om den store Søhelt. Dets Længde er 57 Meter, Bredden 16 Meter og Dybgaaendet 6,6 Meter. Antallet af Kanoner var 100.

Indtil Slutningen af det 18. Aarhundrede var Orlogsskibene malet paa den Maade, at de nederste Barkholter og et Baand ovenfor dem var sorte og Skibssiden iøvrigt mørkegul, hvorefter et blaat, ofte med Ornamenter forsynet Baand var anbragt nærmest under Rælingen. Der forekom dog ogsaa mange andre Maader at male Skibssiderne paa, f. Eks. røde Sider med sorte og hvide Lister, som fulgte Barkholtsrangen. Før Slaget ved Trafalgar lod Nelson imidlertid sine Skibe male sorte med gule Striber udfor Batterierne, hvis Kanonporte var sorte. De gule Striber erstattedes snart med hvide, og denne Maade at male Orlogsskibene paa kom i almindelig Brug og optoges ogsaa indenfor Handelsflaaderne for at holde Pirater paa Afstand. Indenbords var Krigsfartøjerne fra lang Tid tilbage rødmalede, saa Blodstænk ikke saas. Selv Kanonernes Lavetter var røde eller mørkebrune. Det varede dog ikke længe, førend hvid Farve kom mere og mere i Brug som indenbords Maling.

I det 19. Aarhundrede byggedes i Sverige et stort Antal smukke, velsejlende Orlogsskibe, hvis Konstruktionslinier hvilede paa de Chapmanske Principper. Her maa nævnes Fregatten „*af Chapmann*", bygget 1803, Korvetten „*Jaramas*", 1821, Fregatten, senere Korvetten „*af Chapmann*", 1830, Fregatten, senere Korvetten „*Josephine*", 1834, Korvetten „*Carlskrona*", 1841, forlist i Vestindien 1846, Fregatten „*Desirée*", 1843, Fregatten, senere Korvetten „*Eugenie*", 1844, Korvetten „*Lagerbielke*", 1848, og Fregatten, senere Korvetten „*Norrköping*", 1858.

Orlogsskibene fik gennem denne Periode en stadig mere formaalstjenlig Bygning, Rig og



Paasmøgningerne paa en Undermast af en Fregat, omkring 1860.



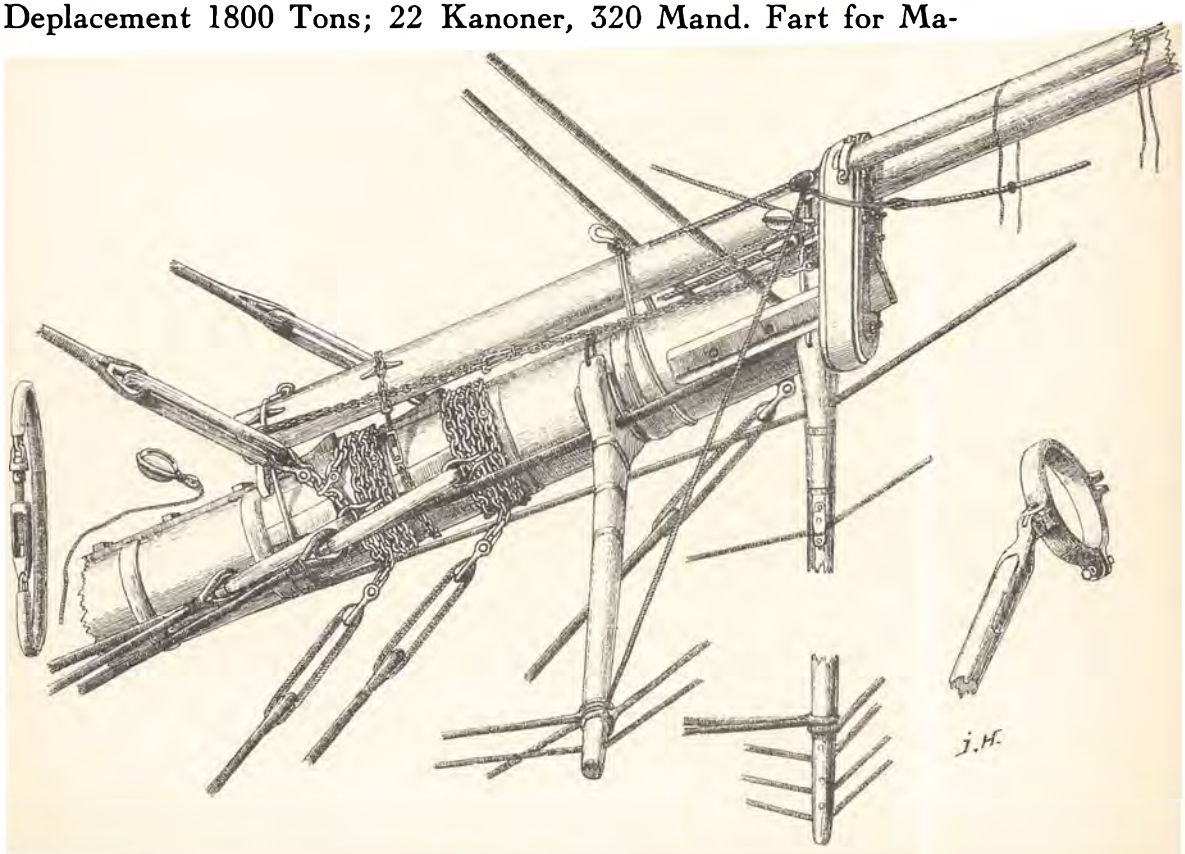
Spansk tredækket Linieskib, „Santissima Trinidad“ bygget 1769 og ombygget 1795. Radering 1913.

Bevæbning, og da sluttelig de med Dampmaskine forsynede „Skruelinieskibe“ kom til, saa blandt andre en svensk sømilitær Forfatter i dem Højdepunktet af alle Tiders Udvikling paa Krigsskibs-Bygningskunstens Omraade.

Aar 1841 byggedes paa Karlskrona Orlogsværft det første svenske Krigsdampfartøj med Skovlhjulsmaskineri, Dampkorvetten „*Thor*“, og 1847 færdigbyggedes paa samme Værft Dampkorvetten „*Gefle*“, et af de første Orlogsskibe i hele Verden, som fik Skruemaskineri. Derefter forsynedes flere svenske sejlførende Orlogsskibe med saadant Maskineri, nemlig 1854 det tredive Aar tidligere byggede Linieskib „*Carl XIV Johan*“ og, som Nybygning, Linieskibet „*Stockholm*“, 1856, Korvetten „*Orädd*“, 1853, Fregatten „*Vanadis*“, 1862, samt Korvetterne „*Balder*“, 1870, „*Saga*“, 1877, og „*Freja*“, 1886. Korvetten „*Orädd*“ forliste i den engelske Kanal 1866.

De omtrentlige Dimensioner, den oprindelige Bestykning og Besætningernes Størrelse samt Farten for Maskine paa nogle af disse med Dampmaskine forsynede svenske Orlogsskibe meddeles nedenfor.

Damplinieskibet „*Stockholm*“: Længde 60 Meter, Bredde 15 Meter og Dybgaaende 7 Meter. Deplacement 2850 Tons; 77 Kanoner, 735 Mand. Fart for Maskine 8 Knob. Dampfregatten „*Vanadis*“: Længde 64 Meter, Bredde 12,5 Meter og Dybgaaende 6 Meter; Deplacement 1800 Tons; 22 Kanoner, 320 Mand. Fart for Ma-

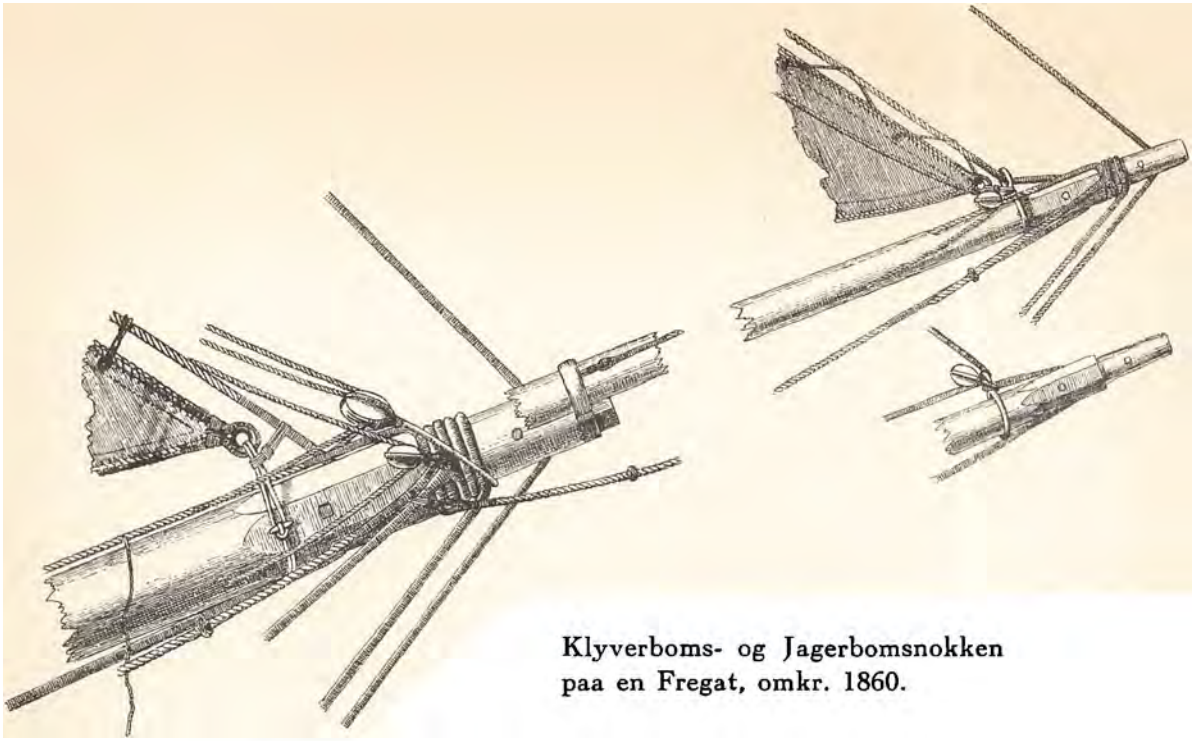


Bovspryd paa en Fregat omkring 1860.



Fransk Kaper af chasse-marée Typen opbringer to engelske Barkskibe, omkring 1800.
Oliemaleri 1902.

Der laa en Atmosfære af Bedrift over Kaperfærden i de gamle Sejlflaaders Tid, da djærve Fribyttere som Jean Bart, Cort Adeler og Gathenhielm, bemyndiget ved Kaperbreve, pløjede Havene med deres hurtigtsejlende Fartøjer, rede til at gøre Afbræk i Fjendens Skibsfart, saasnart der bød sig Lejlighed. Ganske vist dreves de af Lyst til Æventyr og Fortjeneste, disse Kaperkaptainer, men der laa ogsaa Fædrelandskærlighed bag, og man gav dem gerne et Skær af Ære og Glans. Her viser Admiral Hägg i et mesterligt Billede, hvorledes en fransk chasse-marée under Napoleonskrigene i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede tvinger to engelske Handelsskibe til at stryge Flagene. Men denne og lignende Hændelser forblev Episoder, thi det er jo kendt, hvorledes Englands Flaade vandt og beholdt sit Herredømme til Søs og derved hidførte Napoleons Fald. Kaperiet betragtedes sidenhen som ikke legaliseret Krigsførelse og forbødes i Pariserdeklarationen 1856. *Otto Lybeck.*



Klyverboms- og Jagerbomsnokken paa en Fregat, omkr. 1860.

skine 11,5 Knob. Dampkorvetten „*Freja*“: Længde 66 Meter, Bredde 12 Meter og Dybgaaende 5,5 Meter; Deplacement 1600 Tons, 12 Kanoner; 250 Mand; Fart for Maskine 14 Knob.

De fleste af det 19. Aarhundredes tremastede, store Orlogsskibe var fuldriggede, d. v. s. forsynede med Rær paa alle Masterne; hist og her forekom Skibe, som — f. Eks. den svenske Dampkorvet „*Gefle*“ — var barkriggede og saaledes paa den agterste Mast kun havde Mesan og Topsejl. De fuldriggede Orlogsskibe førte paa Fokke- og Stormasten Undersejl (Fok resp. Storsejl), Mærssejl, Bram- og Bovenbramsejl samt paa Krydsmasten, som Mesanmasten kaldtes, Mesan, Mærssejl, Bram- og Bovenbramsejl. Undertiden førtes paa Krydsmasten et Undersejl, benævnet Birginer. Stagsejl forude var Stagfok, Forestængestagsejl, Klyver og Jager; desuden brugtes ogsaa Stagsejl mellem Masterne. Endvidere anvendtes i stor Udstrækning Gaffelfok paa Fokkemasten og Gaffelabe paa Stormasten, begge svarende til Krydsmastens Mesan, men uden Bom. Paa Fokke- og Stormasterne fandtes paa begge Sider Anordninger til Læsejlsspir til at sætte Overlæsejl og Bramlæsejl samt ved førstnævnte Mast ogsaa Slæberbomme til Underlæsejlet.

Foruden Linieskibe, Fregatter og Korvetter byggedes i det 19. Aarhundrede ogsaa saavel Brigge som *Skonnerter* indenfor Orlogsflaaderne. Fra omkring 1870 blev Sejlfartøjerne, ogsaa de dampdrevne, imidlertid kun bygget som Skoleskibe. De Fartøjer af denne Type, som for Tiden findes indenfor den svenske Flaade, nemlig Skibet „*af Chapman*“, tidligere G. D. Kennedy, de smaa Skibe



Marokkansk Pirat af Chebecktype jages af en engelsk Fregat, omkring Aar 1800. Oliemaleri 1885.

De fire Barbareskstater paa Middelhavets Sydkyst udøvede gennem Aarhundreder en hensynsløs Brandskatning af andre Landes Søfart og udstrakte stundom deres Sørøvertogter helt op til Farvandene omkring Englands Kyster. Helt til Aarene omkring 1820 fandt de europæiske Stater sig i at betale en aarlig, ofte sviende Tribut for fri Søfart paa Middelhavet. Saa ofte det lod sig gøre blev Piraternes Fartøjer dog forfulgt af forskellige Nationers Skibe, men først ved Algiers Erobring af Franskmændene 1830 bragtes det skændige Piratuvæsen til Ophør.

„*Najaden*“ og „*Jaramas*“ samt Briggen „*Falken*“ er nu de eneste Fartøjer, som minder om den svenske Marines forhen saa stolte Sejlskibsflaade. Aar 1672 talte denne Flaade 13 „Realskibe“, 13 „store Skibe“, 4 „middelstore“ Skibe og 11 „smaa“ Skibe samt desuden et stort Antal Smaafartøjer. I Midten af det 18. Aarhundrede talte den svenske Orlogsflaades større Fartøjer 24 „Rangskibe“ og 14 „Fregatter“.

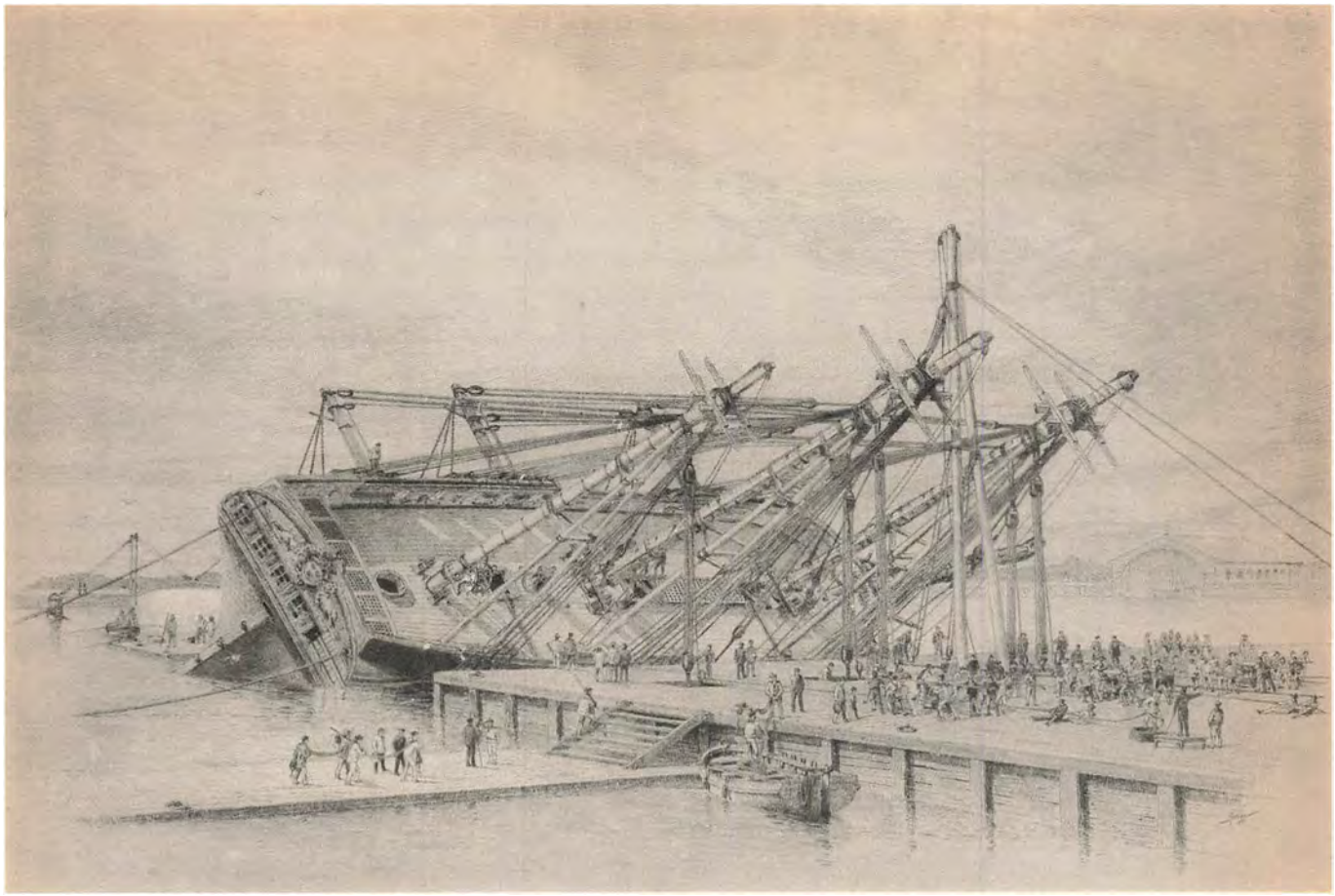
Denne kortfattede Redegørelse for Udviklingen af den sejlførende Orlogsflaades Fartøjstyper bør rettelig afsluttes med nogle Ord om Flaadens Personel og Forholdene om Bord i svundne Tider.

Gustav Vasas Flaader førtes af Admiraler, Fartøjscheferne benævnedes „hövidsmän“, senere i nogen Tid „kaptener“, de øvrige Officerer var „löjtnanter“ og „fänrikar“. Underofficerspersonellet bestod af „skeppare“, „styrmän“, „högbåtsmän“ og „arklimästare“; de sidstnævnte havde Tilsyn med Skibets Ildvaaben. Mandskabet var enten forhyret eller udskrevet. „Skytset“, det vil sige Kanonerne, betjentes af „bysseskyttar“. Personellets Lønning bestod dels i Kontanter, dels i Klæder og Kost. Denne bestod af Brød, Øl, tørret Kød og salt Fisk. Med Hygiejnen ombord var det smaat bevendt, og Feltskærere var lige saa faatallige som ukyndige. Disciplinen blev opretholdt ved Hjælp af meget strenge Straffebestemmelser. Forrædderi, Mytteri, grovere Forsømmelser vedrørende Vagttjenesten, skødesløs Omgang med Ild, Tyveri m. m. straffedes paa Livet.

I det 17. Aarhundrede indførtes Kommandør- og Sekondløjtnantsgraderne, ligesom „arklimästarna“ fik Titlen „konstapel“. Skibsdrengeinstitutionen regner sine Aner tilbage til Slutningen af



Mandskabstyper fra Orlogsflaaden, omkring 1860.



Kølhaling af en Fregat paa Karlskrona Orlogsværft, omkring 1830.

Kølhaling var tidligere almindeligvis den eneste Maade, hvorved man kunde rengøre og reparere Fartøjsbunden. Ved Kølhaling krængedes Fartøjet først til den ene og saa til den anden Side saa meget, at Kølen kom over Vandfladen. Før denne Krængning nedriggedes Fartøjet ofte, saa at kun Undermasterne og Bovsprydet var tilbage, ligesom Størstedelen af Ballasten samt alle Forraad, løst Inventar og paa bevæbnede Fartøjer ogsaa Artilleriet, toges i Land. Kanonporte og andre Aabninger paa den Side, som skulde trykkes ned under Vandfladen, blev omhyggelig tætnede, Undermasterne støttedes med Taljer og Skraastøtter, ligesom Grundtov og Kontragrundtov anbragtes for at holde Fartøjet paa Plads. Kølhalingen foretoges med svære Kølhalingstaljer, anbragt mellem Undermasternes Toppe og faste Punkter i Land. Arbejdet paa Skibsbunden udførtes fra Flaader og paabegyndtes fra Kølen, og efterhaanden som Arbejdet skred frem, lod man Fartøjet rejse sig.

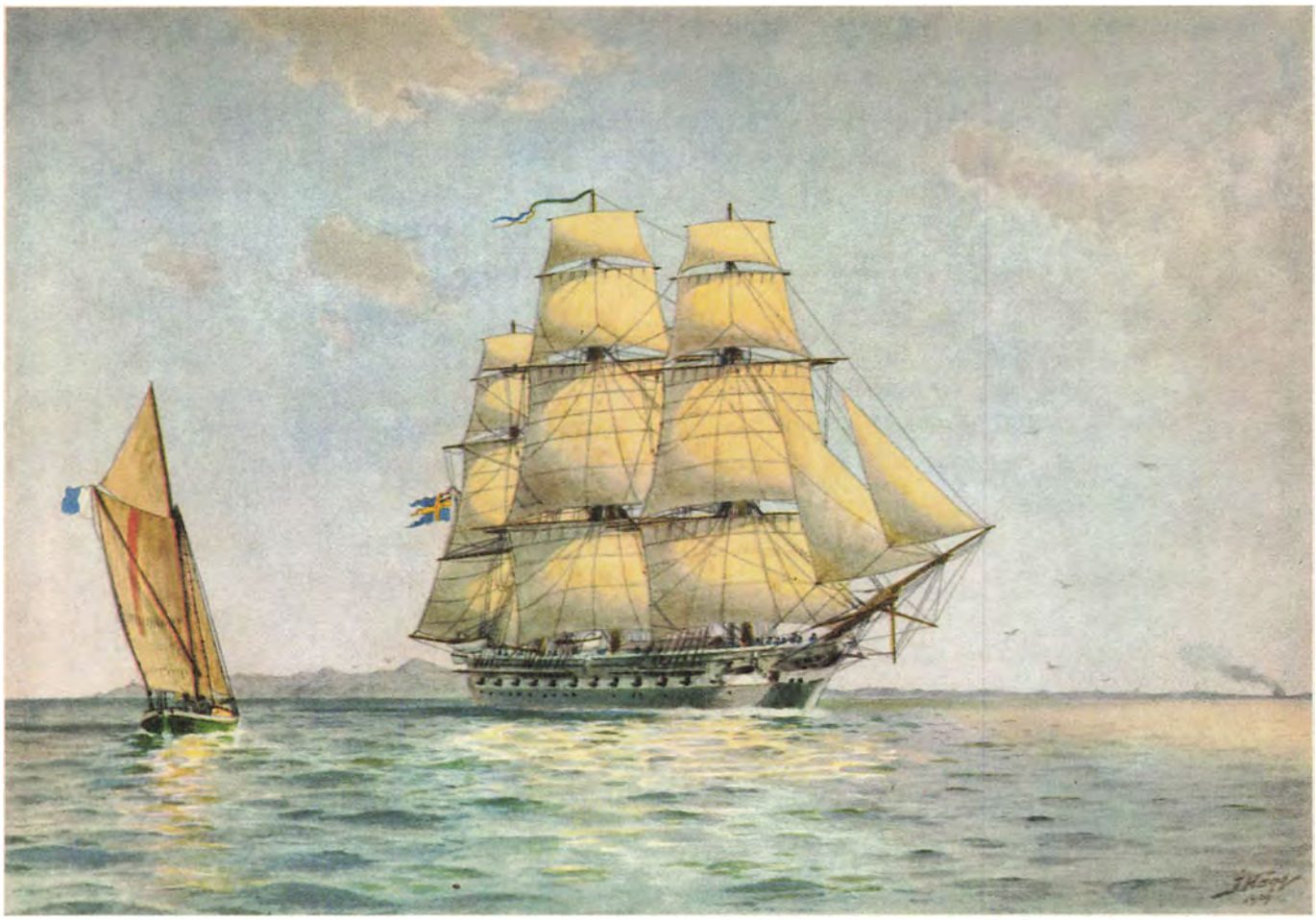
nævnte Aarhundrede. De tyngende Udskrivninger af Mandskab erstattedes af det „faste Baadsmandshold". Hygiejnen under Togterne var vedblivende yderst slet. Under Krigsaaret 1685 døde paa Flaaden af forskellige Sygdomme ikke mindre end 1500 Mand af en Besætning paa ialt 10500.

I Midten af det 18. Aarhundrede indførtes to nye Grader indenfor Søofficerskorpset, nemlig Kommandørkaptajn og Kaptajnløjtnant; den organiserede Uddannelse af Søkadetter til Søofficerer har ogsaa sit Udspring fra den Tid. Aar 1771 blev det befalet, at Hærens Titler i stor Udstrækning skulde bæres af Flaadens Befalingsmænd af tilsvarende Grader, en Bestemmelse, der vidnede om ringe Pietet og liden Omtanke, og den kunde heller ikke i Længden opretholdes. Den manglende Søfart hos Besætningerne, hvorover der gentagne Gange var blevet klaget siden Gustav Vasas Dage, belyses af en Bestemmelse fra 1798 om, at de Baadsmænd, som kunde styre, kendte Kompasset og havde Færdighed i at bruge Haandloddet, skulde tillægges en Skilling i „Befarenhedspenge". Hygiejnen ombord i denne Tidsperiode viste ikke nogen nævneværdig Forbedring. Under Krigsaarene 1741—42 døde paa Flaaden, rimeligvis af Dysenteri, tilsammen omkring 5500 Mand.

Aar 1812 indførtes ved Siden af „Baadsmandsholdet" den „almindelige Værnepligt", 1824 oprettedes et „Matroskorps", bestaaende af Matroser og Jungmænd, og 1845 skabtes det Marineregiment, fra hvilket indtil 1871 udtoges Personel til Landgangstropperne ombord paa de svenske Orlogsfartøjer. I 1870-erne naaede man sluttelig frem til den Mandskabsorganisation af Matroser og Søbevæbning, som endnu i store Træk er gældende. Paa samme Tid blev det gamle Baadsmandshold opløst; den sidste af Orlogsflaadens trofaste gamle Baadsmænd gik dog først ud af Sagaen for nogle Aar siden.

I det 19. Aarhundrede indtraadte en væsentlig Forbedring af Hygiejnen ombord. Betydningen af god Ventilation, gennemført Renlighed og personlig Hygiejne trængte stadig stærkere igennem. Kostforholdene forbedredes derimod i et mere langsomt Tempo, men kunde dog mod Aarhundredets Slutning anses for at være tilfredsstillende.

Besætningen paa Orlogsskibe paa længere Rejser var omkring Midten af det 19. Aarhundrede almindeligvis sammensat paa følgende Maade. Paa *Fregatterne* var Chefen Kommandørkaptajn, og Næstkommanderende en ældre Kaptajnløjtnant. De øvrige Officerer var iøvrigt Premier- og Sekondløjtnanter i et Antal af omkring 10. Endvidere fandtes Læger og Forvaltere. Underofficererne, omkring 20 Mand, bestod hovedsagelig af Styrmænd, Konstabler og Skippere. Mandskabet udgjordes af Matroser, Marinesoldater, Jungmænd, Baadsmænd, Skibsdrenge m. fl. og talte omkring 300 Mand.



Korvetten „af Chapman“, bygget 1830, og en svensk Lodsbaad udfor Kullen, omkr. 1860. Akvarel 1909.

Korvetten „af Chapman“ byggedes som Fregat, men blev ligesom forskellige andre svenske Fregatter snart forandret til Korvet, idet man fjernede Kanonerne paa Dækket for at opnaa friere Manøvrering. Korvetten tilhørte den fornemme Række af Fregatter og Sejlkorvetter, som søsattes i Perioden 1821—58 og efterhaanden indtil henimod 1890 toges i Brug til mange Ekspeditioner til fremmede Lande. De var udmærkede Sejl- og Manøvrefartøjer, og under Kommando af dygtige Chefer vakte de Opsigt, hvor de kom hen. Et smukkere Motiv for en dygtig Marinemaler end disse Fartøjer under Sejl kan næppe findes. Jeg glæder mig endnu ved Minderne fra tre Aars Sejlads med Korvetterne „af Chapman“ og „Norrkøping“.

C. F. Asker.

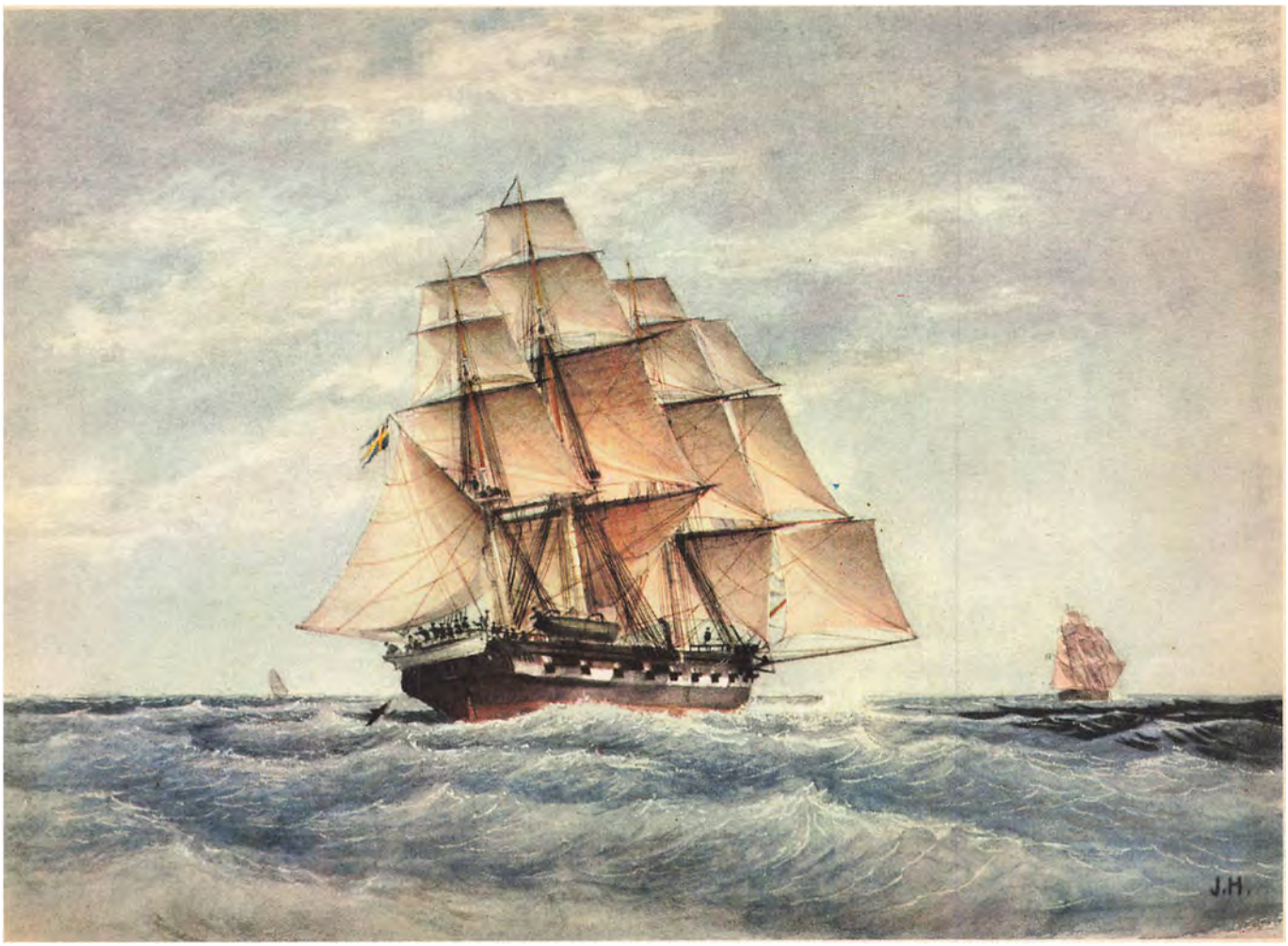
Paa *Korvetterne* var Chefen Kommandørkaptajn eller Kaptajn og Næstkommanderende Kaptajnløjtnant. De yngre Officerer talte almindeligvis 7, hvortil kom Læger og Forvaltere. Underofficererne androg omkring 15 og Mandskabet 150 à 200 Mand.

Paa visse Øvelsestogter var dog Antallet af Officerer større end ovenfor nævnt, og paa lange Rejser medfulgte foruden Præst ogsaa forskellige Videnskabsmænd. Paa Kadetskibene blev Mandskabets Størrelse mindsket under Hensyntagen til, at Kadetterne passede Krydstoppen.

Under Henvisning til det her nedenfor gengivne Billede maa sluttelig omtales en paa Orlogsflaadens Sejlfartøjer forekommende Skik, som er af meget gammel Oprindelse og hænger sammen med de længere fremme omtalte „Hønsninger". Naar den unge Aspirant eller Kadet for første Gang kom op i et af Mærsene eller ud paa Bovsprydet, „nejedes" han af en paapasselig Korporal og blev ikke sluppet løs igen, førend han som Løsepenge havde udlovet en Rulle Tobak, en Pakke Cigaretter eller noget lignende.

Vi vender nu tilbage til den afbrudte Redegørelse af Udviklingen af Handelsflaadens Fartøjstyper.





Korvetten „Najaden", bygget 1834. En fanget Haj hales ind agterude.
Akvarel fra omkr. 1860.

I mere end 30 Aar tjente „Najaden" sit Fædreland og tilbagelagde i den Tid over 216000 Sømil, en Distance, der svarer til Jordens Omkreds 10 Gange. I Aarene 1837—65 deltog den i 16 Langfarter og passerede derunder Ækvator 10 Gange. Disse „Langfarter", der ofte foretoges sammen med andre af Flaadens Fartøjer, svarede dengang til deres Navn, idet de varede 9—14 Maaneder og ikke som nu kun 4—5.

Min Fader, afdøde Kommandørkaptajn C. E. de Champs, sejlede med „Najaden" 1857—58 som Sekondløjtnant under daværende Kaptajn, Friherre F. T. Cederström, Søn af en af Sveriges dygtigste og i mangfoldige vidt forskellige Hverv prøvede Søofficer, Generaladmiral Grev Olof Rudolf Cederström, der bl. a. med en under hans Kommando staaende Eskadre tilbageerobrede Gotland fra Russerne Aaret 1808 og derefter genoprettede Øens Nationalvæbning.

Mange af de ældre Generationers Søofficerer har om Bord i den velsejlende „Najaden" faaet en gedigen Sømandsuddannelse, og de faste Venskabsbaand, som knyttedes der om Bord, holdt for Livet.

Ch. de Champs.



„Fløjte“ fra Midten af det 17. Aarhundrede.

I det 17. Aarhundrede var de større Handelsskibe i de nordiske Lande ofte af den med stort Agterspejl forsynede Type, som gik under Benævnelsen *Pinasser*, sidenhen *Fregatskibe*. Handelsskibenes Rig stemte nogenlunde overens med de samtidige Orlogsskibes; i Almindelighed gjaldt dog i det 16. og 17. Aarhundrede — og dette ikke alene for de nordiske Lande — at Handelsskibene havde en mere gammeldags og mindre udviklet Rig end Orlogsskibene.

I Begyndelsen af det 17. Aarhundrede opstod i Holland den fra Vlie-Baaden stammende *Fløjte* (holl.: fluit), der paa en vis Maade svarede til Klipperskibene, der kom frem i Midten af det 19. Aarhundrede. Fløjten var i Forhold til andre samtidige Skibe smækkert bygget, havde højere Master og kortere Rær, ligesom den besad bedre Sejlevne. Den svenske Handelsflaade tilførtes et betydeligt Antal af disse Fløjter; de fleste af de i de nordiske Farvande forekommende Repræsentanter for Typen var dog Hollændere. Henimod Slutningen af det 18. Aarhundrede blev Fløjterne sjældnere; de har dog sikkert vedblivende eksisteret som Hvalfangere ind i det følgende Aarhundrede.

De mindre Fløjter og andre Skibe af samme eller ringere Størrelse var klinkbyggede, de større Skibe af forskellige Typer derimod



Fregatten „Eugenie“, bygget 1844, i Magellanstrædet under Jordomsejlingen 1851—53. Oliemaleri 1894.

Billedet ovenfor gengiver paa mesterlig Vis den i Sejlskibenes Historie bemærkelsesværdige Episode, da det lykkedes den svenske Fregat „Eugenie“ under Kommandørkaptajn Chr. A. Virgin efter en særdeles dristig Gennemsejling ved Nattetid af „the first Narrow“ i Magellanstrædet at komme forbi Cap Froward. I Regn og Storm, med rebede Undersejl og to- eller trerebede Mærssejl udførtes der med Fregatten den 7. Februar 1852 fra Kl. 2 Fm. til Kl. 7 Em. ikke mindre end 35 Stagvendinger, forinden Sejladsen forbi Odden var tilendebragt. Da Fregatten den 11. Februar stod ud i Stillehavet og for første Gang viste det svenske Orlogsflag der, havde Færden gennem Strædet taget 11 trælsomme Sejldage — en Rekord for den Tid. Kun et Skib af „Eugenie“s Størrelse — en engelsk Fregat — havde tidligere gennemsejlet Strædet i samme Retning, dog paa 16 Dage og med forskellige Havarier.

C. A. Virgin.



Kystfarere ved Slutningen af det 17. Aarhundrede.

kravelbyggede. Desuden fandtes Skibe, som var klinkbyggede fra Kølen til noget over Vandlinien og derovenfor kravelbyggede.

De første svenske Skibe, der os bekendt sejlede over Atlanten — til Nordamerika — var „*Calmare Nyckel*“ og „*Gripen*“. Begge disse Skibe foretog en første Ekspedition i Aarene 1637—39. „*Nycklen*“ gjorde yderligere tre saadanne Rejser, den anden sammen med det svenske Skib „*Caritas*“. Den sidste af Rejserne gjaldt Vestindien.

De sædvanlige Lastskibe i det 17. og 18. Aarhundrede — nogle af dem var af endnu ældre Oprindelse — var følgende: *Galliotten*, tomastet og galeasrigget, undertiden tremastet og fuldrigget; *Katten*, tremastet og fregatrigget — de engelske „colliers“ tilhørte denne Gruppe af Fartøjer, men var i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede sædvanligvis brigriggede; *Krejeren*, i det 18. Aarhundrede almindeligvis tremastet og polakkarigget, Masten og Bovspryd i ét Stykke og uden Mærs; *Hukkerten*, rundgattet og enten galeasetaklet — „Hukkertgalease“ — eller jagttaklet, dog ofte med en lille Agtermast — „Hukkertjagt“; *Bojerten*, en- eller tomastet, af hollandsk Type; samt *Skuden*, hvilken Betegnelse lige fra det 16. Aarhundrede til vor Tid omfatter en Række forskellige Typer.

En af de ejendommeligste „Skuder“, som fandtes i Sverige, var den allerede i det 17. Aarhundrede forekommende *Blokskude*, nærmest at betegne som en stor aaben Pram med smaa dækkede Rum for og agter samt forsynet med tre Master, hver med et rektangulært Raasejl. Blokskuden eller „blockfösaren“ sejlede paa Vänern og Klarälven med Laster til Brette — nær det nuværende Vänersborg — hvorfra Varerne lastedes i Vogne eller paa Paksadler for Transport paa Edsvejen til Gøteborg for der at indlades, ofte i „Svenska Ostindiska Kompaniets“ Skibe. En Slægtning af denne Skude var den udækkede, med en Mast og rektangulært Raasejl forsynede *Kanalpram* — eller „Vänerpesen“, som i sin Tid plejede at drive midt ad Strømmen paa



Fregatten „Eugenie“ udfor det vestlige Indløb til Magellanstrædet under Jordomsejlingen 1851—53. Oliemaleri 1905.

Alle ombord paa Fregatten „Eugenie“ havde sikkert en Følelse af Befrielse, da Krydset gennem Magellanstrædet var endt, og Fregatten den 11. Februar 1852 for Fok, fulde Mærssejl og Klyver, med Vinden paa Bagbords Laaring stod ud i Stillehavet. Det er, som om Kunstneren, da han malede Billedet, blev betaget af det Trylleri, som ligger i Sejlads med et godt Skib paa det aabne Havs lange og mægtige Søer.

Gøtaelven uden Sejl og under Sejladsen op ad Strømmen gjorde Brug af den fremherskende vestlige Vind. Sidstnævnte Type fandtes endnu under den sidste Del af det 19. Aarhundrede. I det 18. Aarhundrede tilførtes Handelsflaaderne en Fartøjstype, som sidenhen skulde faa saa stor Betydning, nemlig *Barkskibet* eller *Barken*. En kortfattet Beskrivelse af denne Type skal senere blive givet; her skal blot omtales, at Benævnelsen „Bark" for visse større Skibe kan spores helt tilbage til Begyndelsen af det 16. Aarhundrede, dog uden Hensyn til Riggen, samt at vore Dages Barkrig udviser en vis Lighed med den sædvanlige Rig fra Midten af nævnte Aarhundrede.

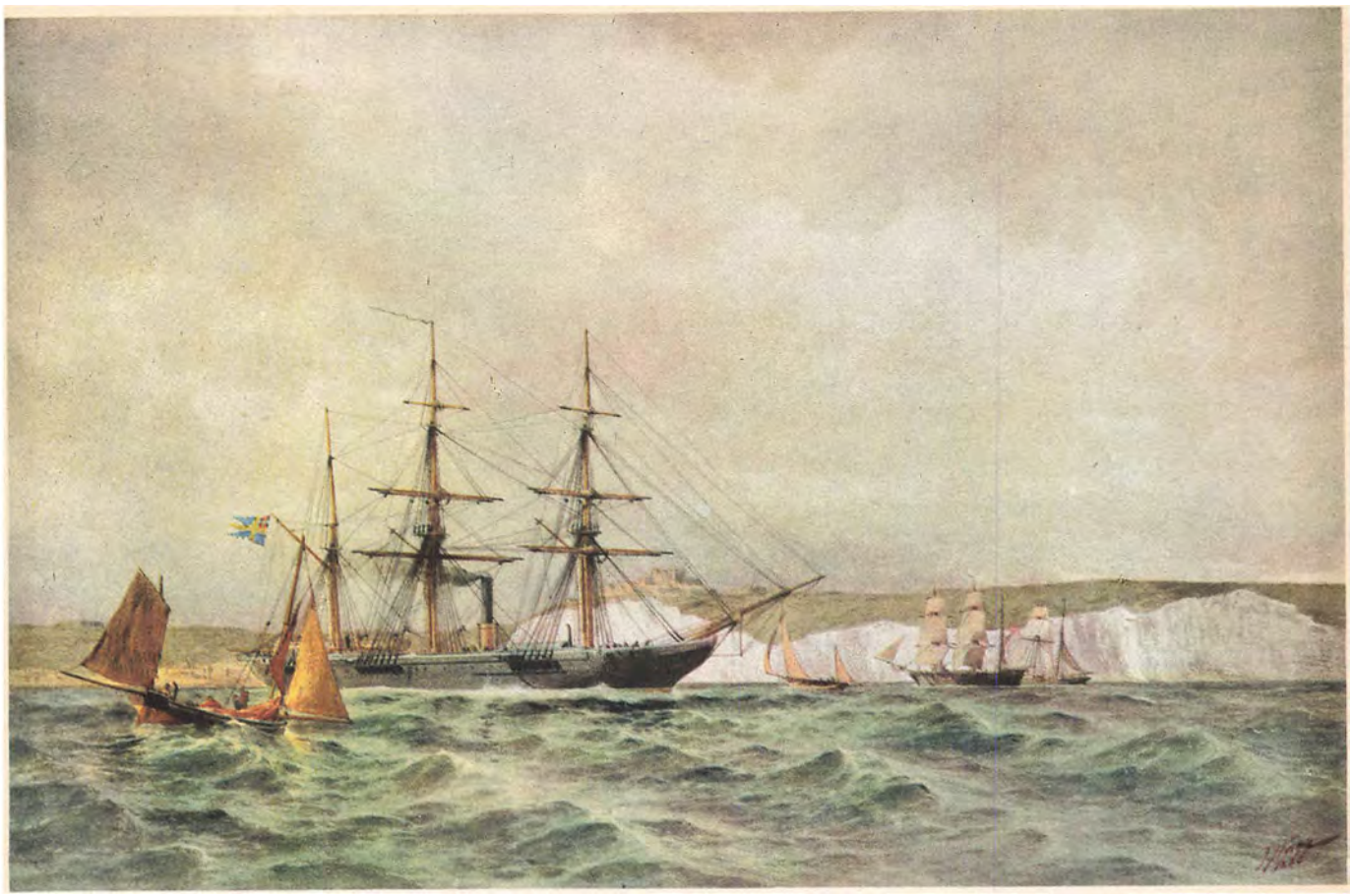
Den første slettoppede *Skonnert* maa sikkert søges blandt de Smaafartøjer, som anvendtes til Lystsejlads i Holland omkring Aar 1700. I Løbet af kort Tid blev Typen meget anvendt indenfor Handelsflaaderne, først i Nordamerika og sidenhen i Europa. *Briggens* Anvendelse som Handelsfartøj daterer sig ogsaa fra det 18. Aarhundrede, da man efterhaanden begyndte at tage *Brigantinen* og *Snaubriggen* i Koffardifartens Tjeneste. Angaaende de nævnte mindre Fartøjer henvises til nærmere Redegørelse længere fremme i denne Bog. *Roslagsskutan*, som ogsaa kaldes „*Storbaad*" og senere spøgende „rospigg" (spigg = Hundestejle), har sikkert allerede i det 18. Aarhundrede haft samme Udseende som i vore Dage. *Mälarjagten*, rummeligere end den førnævnte og forsynet med Storsejl uden Bom samt Stagfok og Klyver, udgjorde i nævnte Aarhundrede et malerisk Islæt i Trafikken paa Sveriges smukkeste Indsø. Begge disse Typer stammer sandsynligvis fra de middelalderlige svenske „Skuder", som sejlede i Farvandene omkring Stockholm.

De prægtigste Skibe i det 17. og 18. Aarhundrede var *Ostindieskibene* eller *Ostindiefarerne*, som sejlede for de ostindiske Kompagniers Regning. De ældste Kompagnier af denne Art var de i Aarene 1600 og 1602 dannede engelske og hollandske Kompagnier; det første ophævedes 1833, det sidstnævnte 1798.

Et dansk ostindisk Kompagni dannedes 1612, fornyedes under Navnet Ostindisk Kompagni 1732 og ophævedes i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede. Fra 1664 til 1769 fandtes desuden et fransk Kompagni.

Det Svenska Ostindiska Kompagniet erholdt sine første Privilegier 1731, og dets sidste Expedition afsluttedes 1806. Tilsammen havde da henved 40 Skibe, deraf kun ét bygget i Udlandet, deltaget i omkring 130 Expeditioner. Skibsførere og Styrmænd paa disse Skibe var — i det mindste i den tidligste Periode af Kompagniets Tilværelse — Officerer, der var permitteret fra Orlogsflaaden, og Mandskabet bestod undertiden for en stor Del af Orlogsmatroser.

Eftersom Ostindiefarerne maatte føre en forholdsvis kraftig Bestykning for at kunne værge sig mod Pirater og desuden have stor

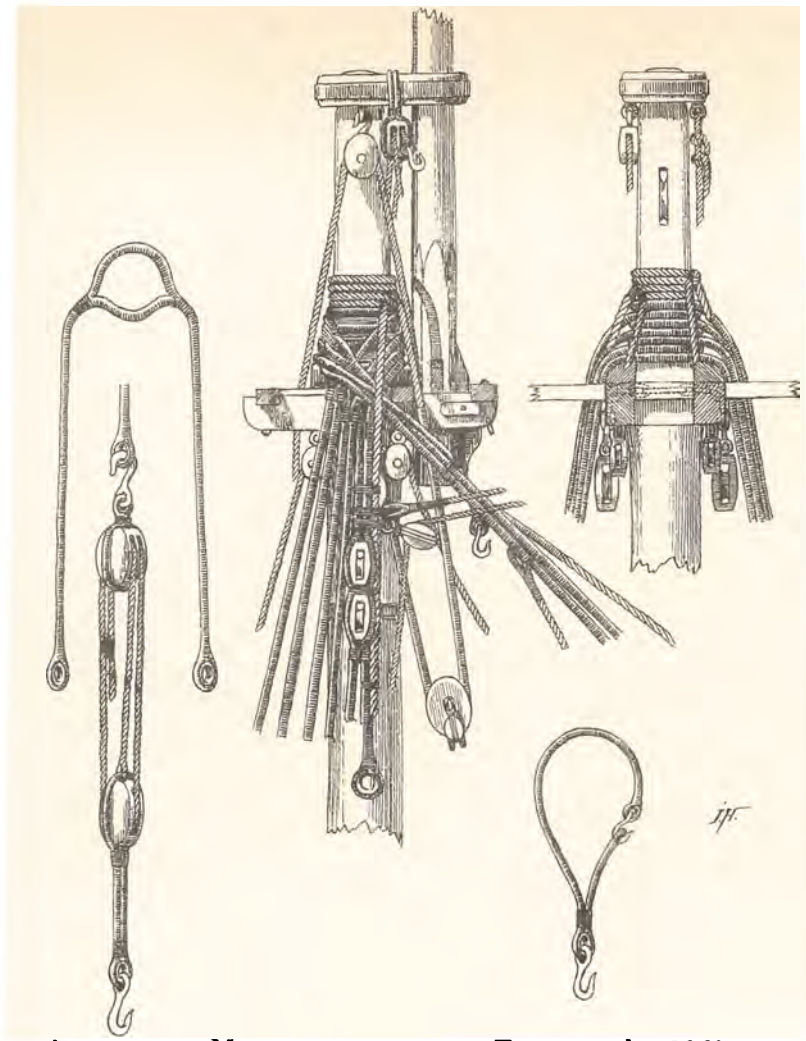


Dampkorvetten „Gefle“, bygget 1846, under Damp udfor Dover. Akvarel 1883.

For min senere Virksomhed var de Aar, jeg tilbragte til Søs først som Jungmand og Letmatros paa Koffardifartøjer, senere som Kadet og Søofficer, af meget stor Betydning. Min Iagttagelsesevne skærpedes, jeg maatte arbejde baade med Legeme og Hjerne og lærte, at man skal være glad, naar Vejret er smukt, men aldrig ked af det, naar det er Uvejr eller Storm, thi Vejret bliver jo dog før eller senere smukt igen.

Den Lærdom er god i disse Tider!

K. A. Wallenberg.



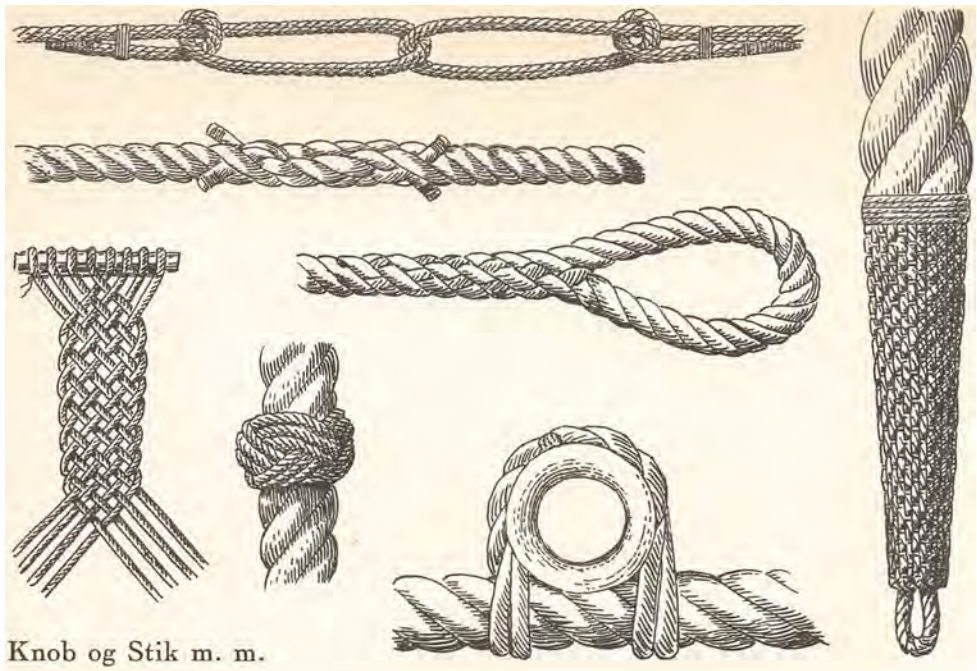
Paasmøgningerne paa Mærsestangen paa en Fregat omkr. 1860.

Lasteevne, saaledes at Rejserne kunde blive lønnende, fik deres Skrog en meget fyldig Form. For at Sejlevnen ikke af den Grund skulde blive ringere, maatte Riggen være af ganske betydelige Dimensioner, hvilket krævede store Besætninger; disse maatte uddannes paa Orlogsmaner for med Held at kunne bekæmpe Piraterne. Imidlertid sejlede man forsigtigt; før Mørkets Frembrud bjærgedes altid de lettere Sejl saasom Bramsejl og Læsejl, ligesom Bramræerne firedes til Dæks for atter at sættes om Morgenen. Rejserne til Ostindien og tilbage til Sverige tog almindeligvis 17 Maaneder eller lidt mindre; Skibet „*Sophia Magdalena*" lykkedes det dog paa en Rejse at nedbringe Tiden til 14 Maaneder. Den udgaaende Last bestod væsentligst af Metalvarer, som for Størstedelen udlossedes allerede i Cadiz, hvor de indbragte de for Indkøbene i Kina nødvendige spanske Pjastre. Lasten hjemover udgjordes hovedsagelig af Te, Silketøjer og Porcelæn.

Af Svenska Ostindiska Kompaniets Skibe maa nævnes „*Fredericus Rex Sueciae*" (200 Lästers Drægtighed), en tidligere Spaniensfarer,



Damplinieskibet „Stockholm“, bygget 1856, under Damp og Sejl.
Lavering i Sepia 1912.



Knob og Stik m. m.

som trods sin ringe Størrelse gjorde fem Rejser, „*Stockholms Slott*“ (454 Läster, 31 Kanoner, 154 Mands Besætning), „*Finland*“ (450 Läster, 30 Kanoner, 150 Mand) — om dette Skib handler Jacob Wallenbergs „Min son på galejan“ — „*Cronprins Gustaf*“ (480 Läster, 28 Kanoner, 154 Mand), et af de velbyggede Kompagniskibe, som konstrueredes af F. H. af Chapman, „*Sophia Magdalena*“ (485 Läster, 18 Kanoner, 150 Mand), et velsejlende Skib, som paa sin ottende Rejse i 1801 forliste ved Deal i den engelske Kanal, „*Gustaf III*“ (512 Läster, 18 Kanoner, 155 Mand), som menes at være konstrueret af Chapman, et særdeles velbygget Fartøj, som gjorde ikke mindre end 10 Rejser, „*Götheborg*“ (530 Läster, 20 Kanoner, 170 Mand), Kompagniets største Skib, sandsynligvis ogsaa konstrueret af Chapman, forlist 1796 ved Kapstaden, samt sluttelig „*Wasa*“ (477 Läster, 20 Kanoner og 167 Mand), som byggedes efter af Chapmans Tegning som 50 Kanoners Skib for Orlogsflaaden, og som 1803—05 var i Kompagniets Tjeneste.

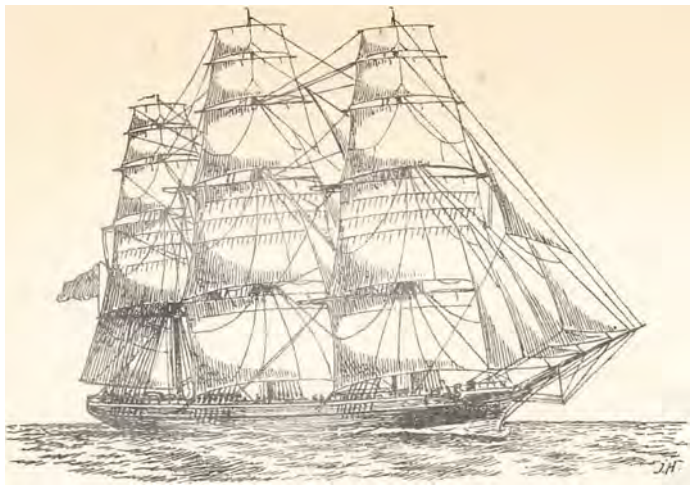
De ovennævnte angivne Läster er „svåra svenska läster“; en saadan Läst er lig 18 Skippund Jærnvægt eller 2448 kg. Ostindiefarernes Kanonantal stemte i Almindelighed ikke overens med Antallet af Kanonporte. Adskillige af disse Porte tjente nemlig dels til Ventilation, dels til Lastporte.

Sandsynligvis var den højeste Fart, Skibene i det 17. Aarhundrede kunde naa, omkring 10 Knob. I det foregaaende Aarhundrede har de næppe kunnet gøre mere end 9 Knob. Hvad angaar de større Skibes Rig, fjernedes Bovenblinden og derefter Bøjtenwaterblinden i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede.



Engelsk Linieskib, hollandsk Galease og engelske Yachter omkring 1870. Akvarel 1873.

Et gammelt Ordsprog siger: „Neptuns Fork er Verdens Scepter". Den engelske Nation har ved sin Orlogsflaades gennem Aarhundreder førte Kampe mod spanske, hollandske og franske Søstyrker faaet at føle, hvor fast og ihærdigt Grebet om denne Fork maa være, om den ikke skal rykkes af Hænde. Under Mænd som Drake, Monk, Rodney, Jervis, Howe og Nelson blev den engelske Flaades sejrrige Operationer ledet, og helt frem mod Midten af det 19. Aarhundrede var det under Georgskorset sejlende Linieskib et imponerende Udtryk for det britiske Herredømme paa Verdenshavene.



Klipperskib.

Efter de ostindiske Kompagniers daadrige Virksomhed, som omfattede en Periode paa ialt 230 Aar, fulgte saa godt som umiddelbart det næste store Gennembrud paa den oversøiske Søfarts Omraade. Den vigtigste Aarsag til denne nye Epoke var det først og fremmest i England voksende Forbrug af The og Kravet om, at den stærkt eftertragtede Vare hurtigst muligt kom Købmændene i London i Hænde. Man havde nemlig erfaret, at Theen i høj Grad satte til af sin Aroma ved lang Tids Opbevaring om Bord. Købmændene kappedes derfor indbyrdes om saa hurtigt som muligt at faa de første Ladninger ind af det nye Aars Høst. Denne udgjordes af The fra Kina; langt senere begyndte man at importere The fra Ostindien, særlig fra Ceylon.

For de store Rederier gjaldt det saaledes om i Kinafarten at indsætte saa hurtigt sejlende Skibe som muligt. Amerikanerne førte an her ved at konstruere en ny Type af store Sejlskibe, de senere af et romantisk Skær omgivne *Klipperskibe* eller *Klippere* (eng.: clipper).

Fremherskende Kendetegn for denne Skibstype, bygget efter Princippet „stor Fart uanset Lasteevne", var, at Længden af Skroget var fem à seks Gange Bredden, en meget fyldig Tværskibssektion, skarpt For- og Agterskib samt udfaldende Bov og Agterstævn. Klipperskibet var i Almindelighed fuldrigget og forsynet med mangfoldige Smaasejl samt Læsejl, som kunde antages at befordre Fremdriften. Sejldugen var fint vævet, men endog meget stærk, og Sejlene var skaaret saaledes, at man paa bedste Maade kunde drage Nytte af Vinden.

Blandt de af Amerikanerne byggede Klipperskibe maa nævnes det Aar 1842 søsatte „Sea Witch" paa lidt over 900 Bruttoregistertons og med en Lasteevne af 1000 Tons The. Dette Skib foraarsagede allerede ved sine første hurtige og indbringende Rejser paa Ruten Nordamerika—Kap det gode Haab—Kina betydelig Uro inden for de engelske Reder- og Søfartskredse. Endvidere maa næv-



Korvetten „Norrköping“, bygget 1858, lænsende for Læsejl. Beundret saavel i svenske som i fremmede Havne for sit smukke Skrog og elegante Rigning.
Lavering i Sepia omkring 1905.

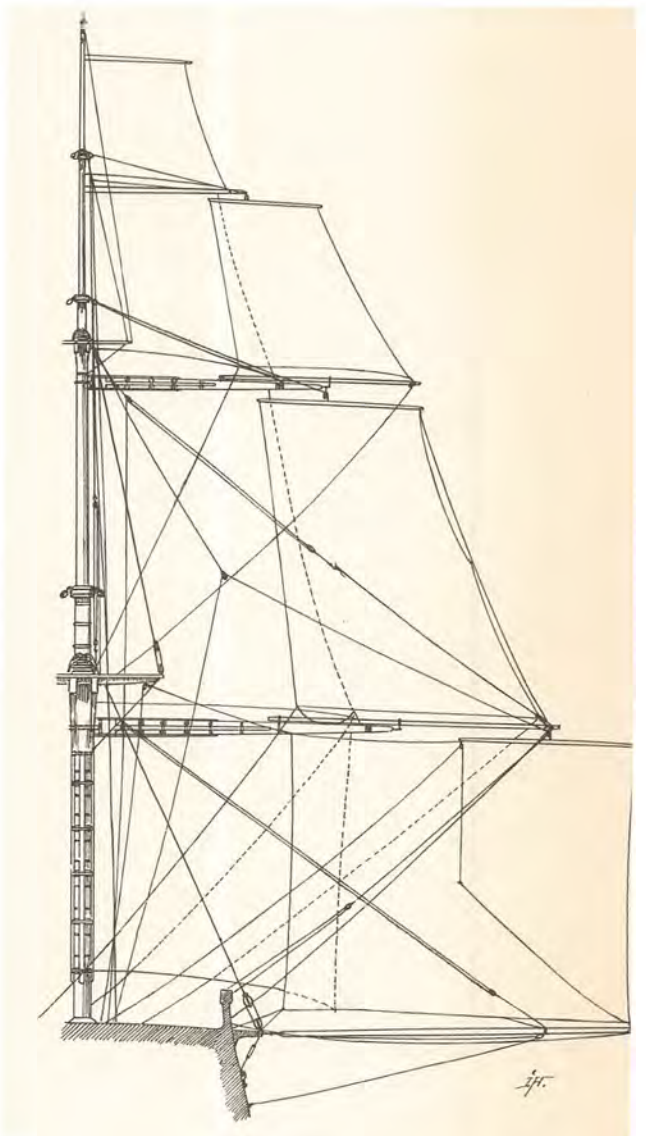
nes „*Rainbow*“, søsat 1845 i New York, samt den sammesteds byggede „*Oriental*“, 1849, det første Klipperskib, som sejlede med Thelast fra Hongkong til London og som — skønt den maatte kæmpe med ugunstige Vejrforhold — fuldførte Rejsen i en Rekordtid af 97 Døgn. Endelig maa ikke forglemmes den berømte „*Flying Cloud*“, bygget 1851, som efter mange hurtige Rejser solgtes til den engelske Black Ball-Linie.

De engelske Skibsbyggere besvarede Udfordringen med den 1850 i Aberdeen søsatte Klipper „*John Bunyan*“, og dermed var Kappestriden om Bygningen af hurtige Klipperskibe i fuld Gang paa begge Sider af Atlanten. To Aar senere lykkedes det den engelske „*Challenger*“, paa 700 Registertons, i Kapsejlads med den amerikanske „*Challenge*“, der var paa 2000 Registertons, at sejle fra Kina til England paa en Tid, som var to Dage hurtigere end det amerikanske Skibs.

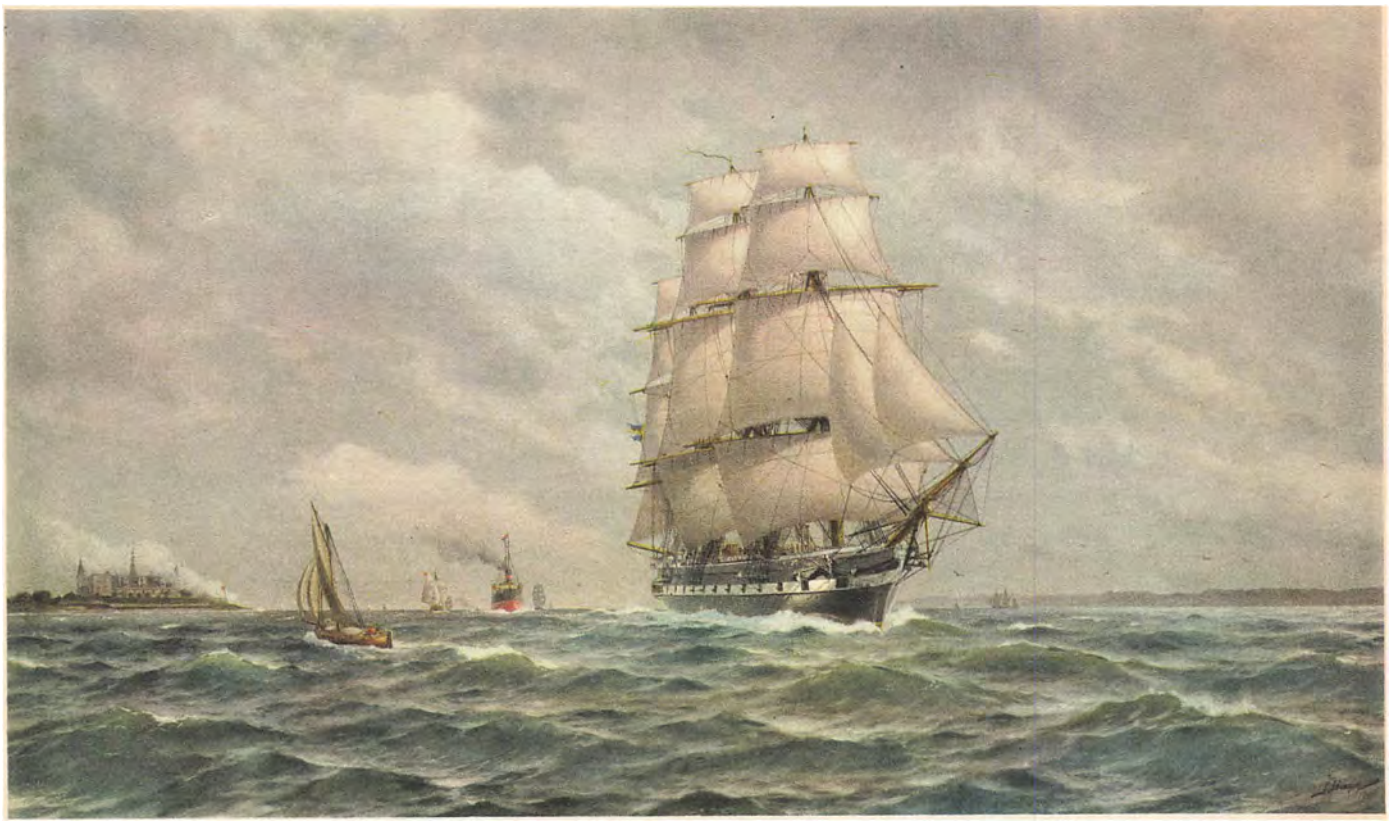
De vigtigste Ruter for Klippertrafikken, nemlig England eller Nordamerikas Østkyst—Kap det gode Haab—Kina, forøgedes, efter at „Guldfeberen“ var begyndt i 1848, med Ruten Nordamerikas Østkyst—Kap Horn—San Francisco, en utrolig møjsommelig Vej for de vordende Guldgravere, men dog at foretrække fremfor Landvejen gennem hele det nordamerikanske Kontinent. Denne nye Vej for Klipperskibene gav Stødet til Oprettelse af endnu en Rute, hvorved hver afsluttet Rejse blev en Jordomsejling. Man fandt det nemlig formaalstjenligt at lade de Klipperskibe, som anløb San Francisco med Guldgravere, fortsætte tomme over Stillehavet til Kina for der at indtage Thelast, og saa via Kap det gode Haab vende tilbage til Nordamerika.

Der fandtes endnu to Hovedlinier for Klipperskibe, nemlig England—Australien og England—Nordamerika.

Førerne af Klipperskibene løb ofte betydelig Risiko for at kunne forkorte Rejserne. De førte Sejl i en Udstrækning, som ikke var sømandsmæssig, sejlede ikke sjældent Rig og Folk over Bord og bjærgede ingenlunde Smaasejl, blot fordi Mørket faldt paa. Ikke engang stærke Barometerfald kunde formaa dem til at mindske Sejl før-



Læsejls-Anordning.



„Homeward-bound". Fregatten „Vanadis", bygget 1862, paa Hjemrejse gennem Øresund efter Verdensomsejlingen 1883—85. Oliemaleri 1907.

Kun to Gange har svenske Orlogsfartøjer sejlet Jorden rundt. Den ene af disse Verdensomsejlinger udførtes af Fregatten „Vanadis" 1883—85 under Kommandør Lagerberg som Chef og med Prins Oscar om Bord. Afsejlingen skete fra Karlskrona en kold Decemberdag. Men Togtet gik mod sydligere Egne med Sol og Varme. Rejsens Glanspunkter var Rio og Chile, hvor kvindelig Ungdom og Skønhed satte de nordiske Hjerter i Brand. Sydhavet — ikke mindst dets Perle Tahiti — fransk Koloni, med sin Konge Pomare som nominel Hersker og et Folk, der som store Børn levede et sorgløst Liv — Havaii, hvor Kong Kalakaua dengang herskede selvstændigt over sine Øer. Derfra gik Færden til Marshalløerne, dengang tyske, men dog med en Konge, Kabaua, der havde sin primitive Residens paa Atollen Jaluit, inden for hvis Ring Fregatten laa til Ankers. Japan, afspejlet i Æventyrskær, var paa den Tid begyndt at undergaa den store Forvandlingsproces til moderne Stat under Kejser Mutsuhito, som brød Kejserisoleringen, men det var dog det gamle Japan, som endnu mødte den fremmede. To Maaneders Ophold paa forskellige Pladser gav Lejlighed til Studier og Rejser, blandt andet til den hellige By Nikko, hvor Buddha- og Shintotempler i Mængde rejste sig Side om Side. Efter Besøg i Hongkong med eventyrlige Oplevelser i Canton fulgte Manilla og Bangkok med kongelig Modtagelse af den fremsynede Chulalongkorn, som aabnede Landet for vesterlandsk Kultur. Saa Indien, Sagnlandet, Stormogulens fordums Rige, et af Højdepunkterne paa Rejsen, ikke mindst Ceylon med Hovedstaden Kandy, sikkert en af Jordens naturskønneste Steder, og Calcutta, Storstad og Hovedcenter for det britiske Herredømme. Fra Bombay sattes Kurs mod Aden, og gennem Rødehavet med Ophold ved den store svenske Missionsstation Masaua gik Rejsen videre gennem Suezkanalen, Besøg i Cairo og Bestigning af Cheopspyramiden. Videre over Middelhavet og Atlanten til Hjemlandet. En vidunderlig Rejse, en virkelig Oplevelse!

Arvid Lindman.

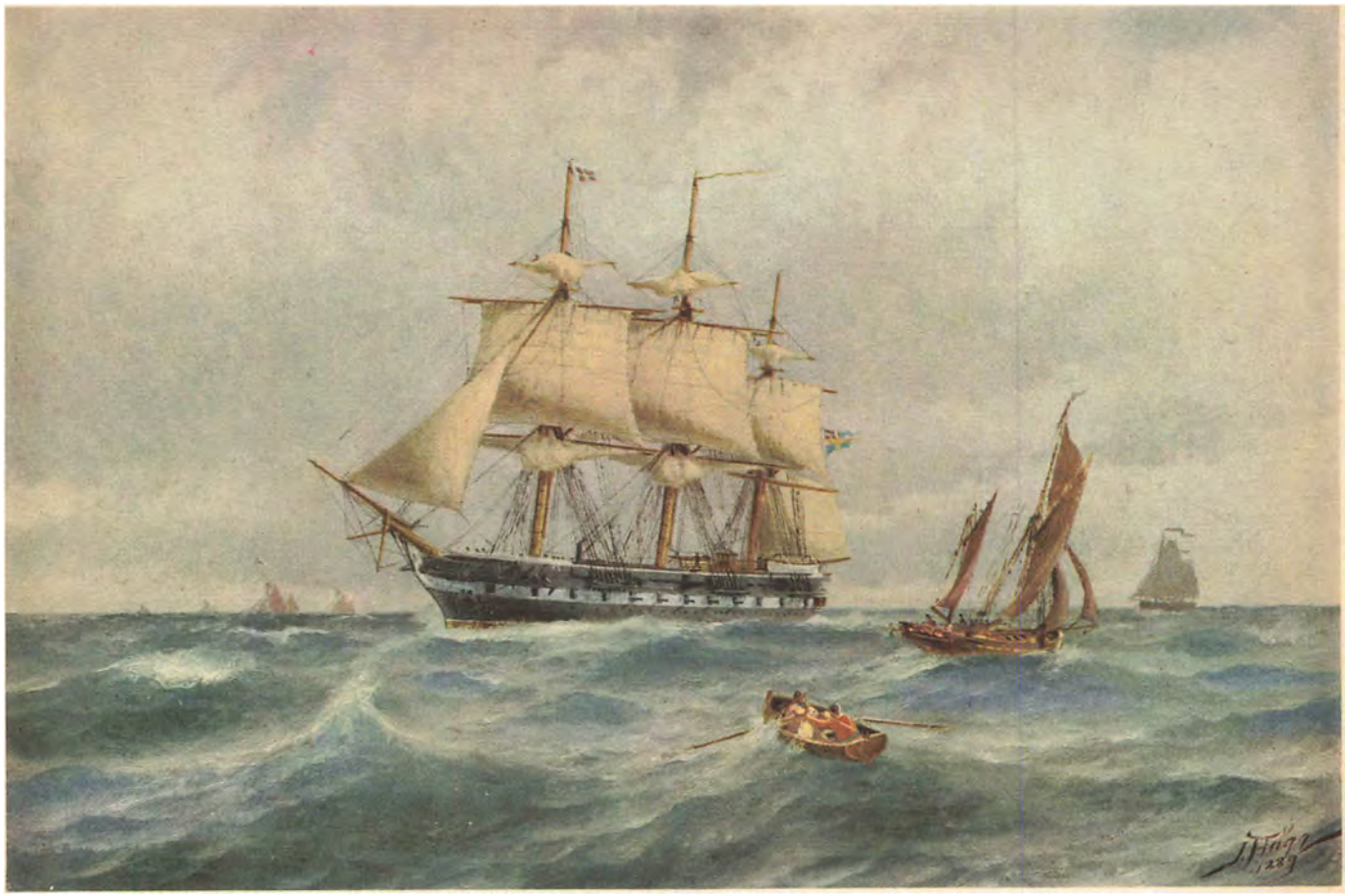
end i sidste Øieblik. Denne Dumdristighed var en direkte Følge af det Præmiesystem, som indførtes af Rederierne. En hurtig Rejse med kostbar Ladning kunde indbringe Skibsføreren en ekstra Indtægt paa helt op mod 500 Pund Sterling. Trods forsigtig Sejlads tjente dog Førerne af det 18. Aarhundredes Ostindiefarere endnu mere. Det hændte, at engelske Kaptajner paa saadanne Skibe kunde indsejle op imod 6000, i enkelte Tilfælde endog 10.000 Pund Sterling — fantastiske Summer selv for vor Tid.

Den haarde Tjeneste i Klipperskibene skabte — rent erhvervsmæssigt set — en højere Standard hos Fartøjsbesætningerne end i nogen anden Periode af Sejlfartøjernes Historie. Med Romantiken ombord var det derimod sædvanligvis slet bevendt. Nutidens Billeder af de smukke, slanke Klipperskibe, som for fulde Sejl pløjer Voverne, indgiver os ingen Forestilling om det Tyranni, som ofte herskede ombord og oftest udøvedes efter Princippet den stærkeres Ret. Imidlertid kender man ogsaa mange Tilfælde, hvor Forholdet ombord var det bedste — fra Kaptajnen ned til den yngste Jungmand.

Aar 1853 byggedes i Greenock, England, Jern-Klipperskibet „*Lord of the Isles*", som tre Aar senere besejrede to amerikanske, næsten dobbelt saa store Klipperskibe, under en Kapsejlads fra Fu-Chou i Kina til London. Samtidig med dette Skib fuldførtes i Boston det største Klipperskib og Træskib, som nogensinde har eksisteret, nemlig „*Great Republic*". Skibet havde en Længde af 100 Meter, en Bredde af 16 Meter og var paa 4500 Registertons. Det havde fire Dæk, var taklet som firmastet Bark og forsynet med en Nyhed, nemlig „dobbelte Mærssejl", ligesom det ogsaa førte „dobbelte Bramsejl". Det samlede Sejlareal var 5380 Kvadratmeter. En lille Dampmaskine var anbragt ombord, men udelukkende bestemt for Spil og Pumper. Besætningen var paa 130 Mand. Efter en Brand om Bord reduceredes Rig, Sejlareal og Besætning.

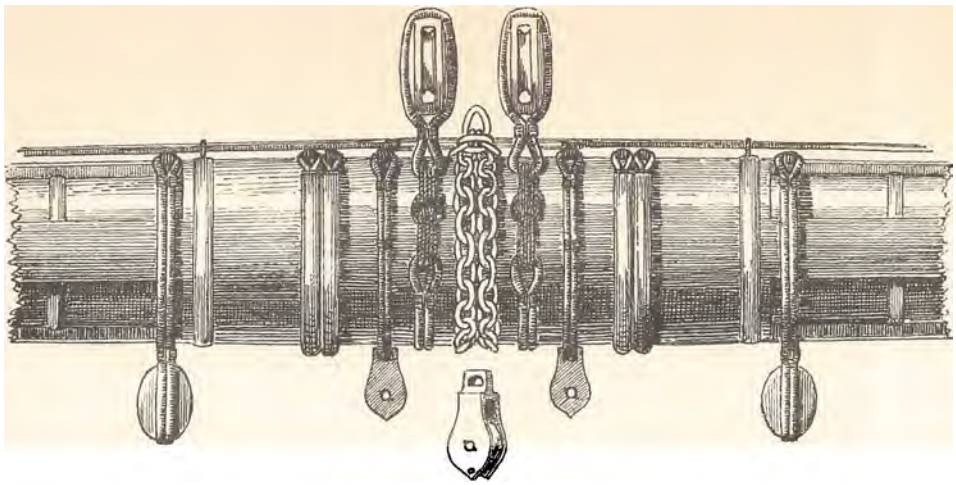
I Slutningen af 1850-erne tog England Førerskabet for Bygningen af Klipperskibe. Blandt de mest berømte engelske Skibe i Aarene efter 1860 maa nævnes Aberdeen-Klipperen „*Thermopyle*", som i 1869 var det første Theskib, som ankom til England efter en Hjemrejse paa 91 Døgn. Denne Rekord blev senere slaaet af den engelske „*Sir Lancelot*" med 89 Døgns Hjemrejse. I et andet Tilfælde sejlede sidstnævnte Klipper fra Fu-Chou til Lizard paa 85 Døgn. „*Cutty Sark*" tilhørte ligeledes den statelige Række af gode engelske Klipperskibe; dets Længde var 65 Meter, Bredden 11 Meter og Dybgaaendet 7 Meter — alt i afrundede Tal; den maalte henimod 1000 Registertons.

Den i Aaret 1863 byggede Klipper „*Seaforth*" var det første Skib, som havde Ræer af Staal og staaende Gods af Staalwire; enkelte tidligere Skibe havde dog været forsynet med Ræer af Jern.



Damp-Fregatten „Vanadis“ under Sejl i Nordsøen, Sommeren 1888. Oliemaleri 1889.

I Aarene fra 1888 til 1893 var Fregatten „Vanadis“ Kadetskib. Den for sin Tid store og vel anvendte Plads ombord afgav gode Apteringsforhold for Officerer, Kadetter og øvrige Mandskab. Kadetterne var fordelt til Krydsmasten og de agterste Kanoner. Kappestriden mellem Kadetter og Mandskab ved Sejlmanøvre- og Kanoneksersits var nyttig og æggende for begge Parter og skabte en god Aand om Bord.



Midten af Underraa paa en Fregat, omkr. 1860.

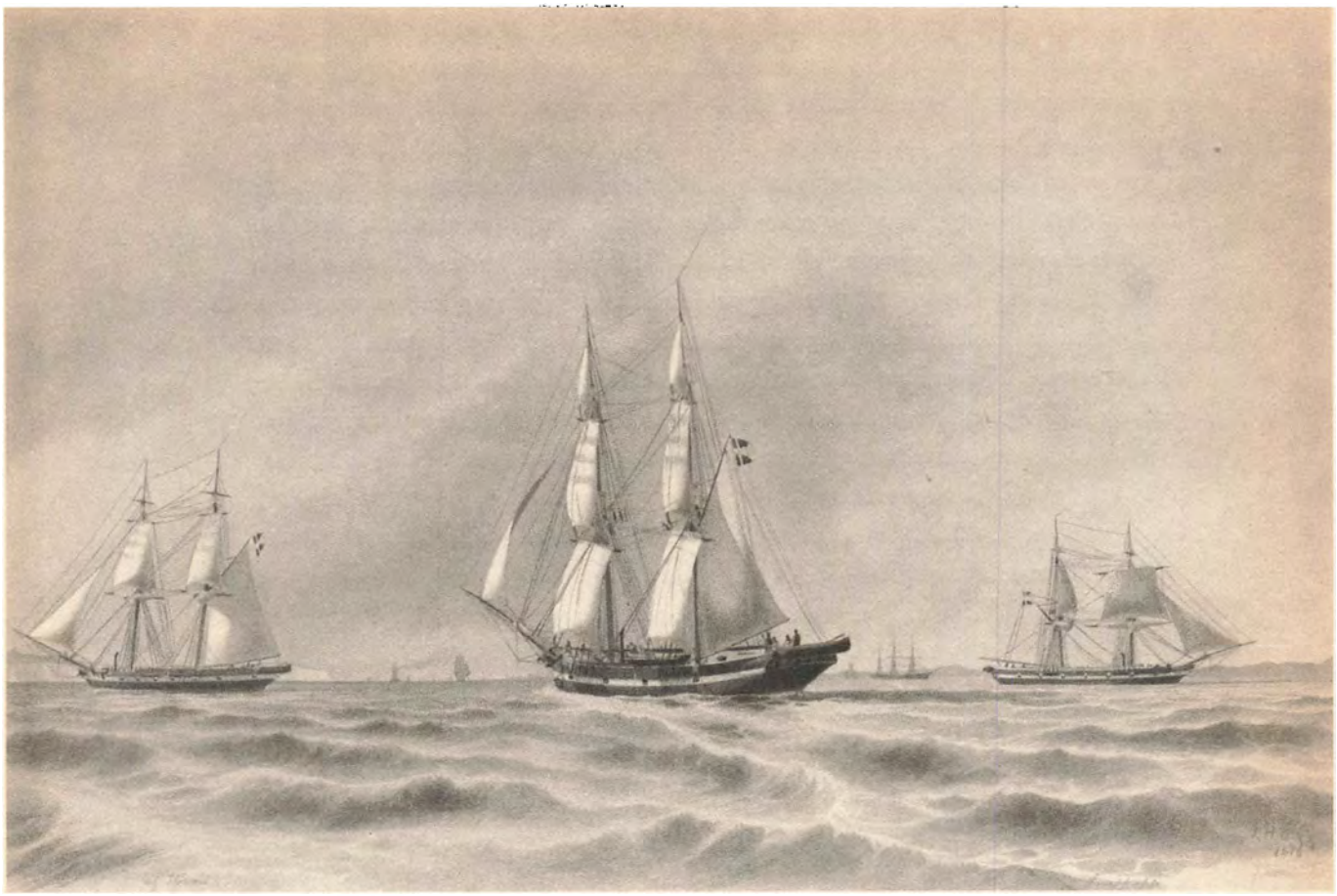
Sluttelig skal anføres nogle Ord om en mærkelig Kapsejlads mellem tre engelske Klipperskibe samt om en Del Fartresultater, som siges at være opnaaet af disse Havets Vidundere.

Den 30. Maj 1866 stod de engelske Klipperskibe „*Ariel*“, „*Taeping*“ og „*Serica*“ ud fra Fu-Chou. De tabte næsten straks hinanden af Sigte, men i den engelske Kanal traf de to førstnævnte atter hinanden. „*Taeping*“ ankom til London Dock den 6. September Kl. 9.45 Fm. og „*Ariel*“ til East India Dock samme Dag Kl. 10.15 Fm. „*Serica*“ ankom dertil kun nogle Timer senere.

„*Taeping*“ og en hel Del andre Klipperskibe havde gennem lange Perioder vist at kunne holde en Gennemsnitsfart af 13 Knob. „*Flying Cloud*“ og „*Sovereign of the Seas*“ synes gennem kortere Perioder at have opnaaet 18 Knob, og „*Lightning*“ gjorde Fyldest for sit Navn ved i 24 Timer at holde en Gennemsnitsfart paa 18,5 Knob, altsaa lige saa meget, som blev opnaaet af Dampere tredive Aar senere. Endelig paastaas det, at „*James Baines*“ 24 Timer i Træk skal have holdt en Fart af 21 Knob. Imidlertid kan man med fuld Ret stille sig tvivlende overfor en saadan Opgivelse, og man kan gøre det med en venlig Erindring om, at mange Skibs-



Styrbordsdelen af Mærseraa paa en Fregat, omkr. 1860.



Marine-Skoleskibene „af Wirsén", „Skirner" og „Snappopp", bygget i Aarene 1840—60.
Lavering i Sepia 1870.

Omkring 1820 begyndte man i den svenske Orlogsflaade at anvende særlige Brigge til Uddannelse af Skibsdrenge; de tidligste var „Nora", „Snappopp", „Glommen" og „af Wirsén". En ny „Snappopp" kom til i 1860. Syv Aar senere byggedes „Skirner", og dens første Chef var daværende Løjtnant Jacob Hägg. Ti Somre i Træk sejlede Briggene „Snappopp", „Skirner" og „af Wirsén" i Eskadre. Aar 1877 kom „Falken" til, og tre Aar senere blev „Wirsén" erstattet af „Glädan", en tidligere Lastbrig.

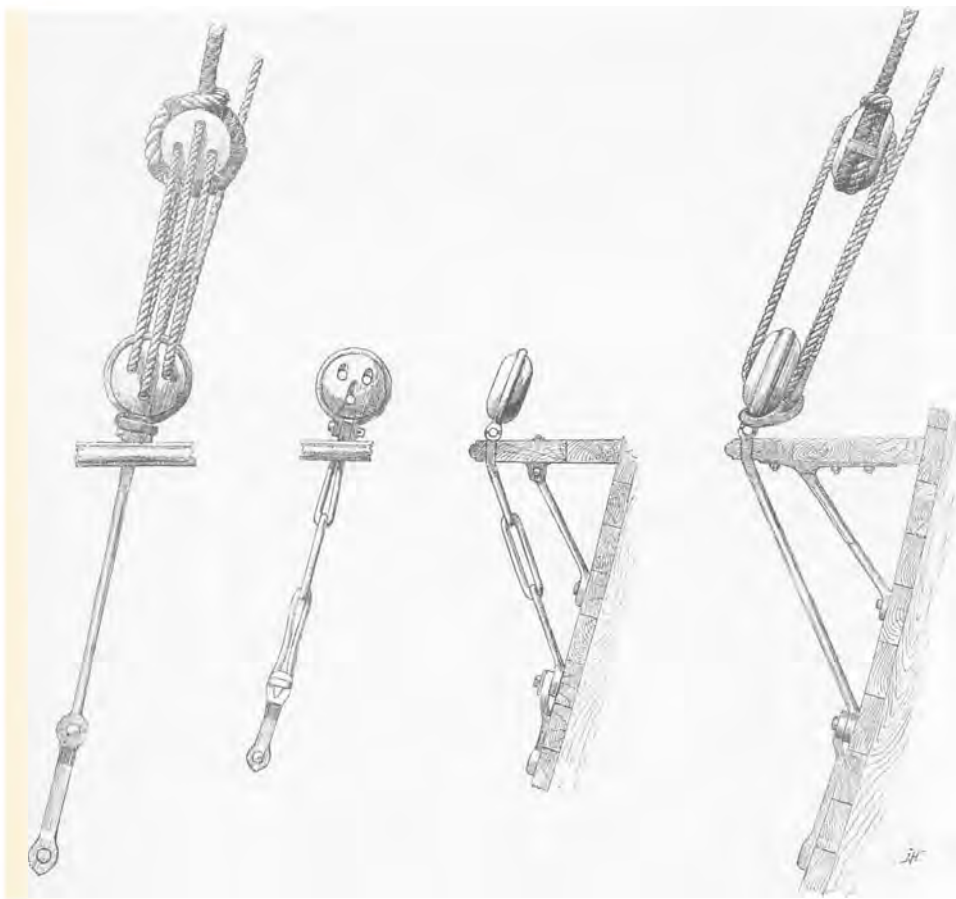
„Glädan", „Falken", „Skirner" og „Snappopp" udgjorde derefter i lang Tid den Flaade af Skoleskibe, som alle ældre Søofficerer endnu erindrer. Med Forøgelsen i 1897 af det lille fuldriggede Skib „Najaden" og tre Aar senere af dets Søsterskib „Jaramas" skabtes efterhaanden en ny Flaade af Skoleskibe, bestaaende af de to nævnte Skibe og Briggen „Glädan". Nu uddannes Skibsdrengene paa „Najaden" og „Jaramas" samt paa det store Skib „af Chapman". Uddannelsen paa Sejlfartøj er saaledes bibeholdt i den svenske Orlogsflaade.

førere og Styrmænd af Stolthed over deres Skib under Logningen ikke passede saa nøje paa, hvornaar Sandet var løbet ud i Logglasset.

Aabningen af Suezkanalen 1869 gav den egentlige Klippersejlads, som havde varet fra 1840 til 1870, Dødsstødet. Men Mindet om Klipperskibenes Tid lever stadig, ikke mindst i Form af den tidssvarende Rigning, som pryder de endnu i Brug værende Sejlskibe.

Henimod Slutningen af det 19. Aarhundrede blev det firemastede Barkskib den almindeligste Type for store Sejlfartøjer, men ogsaa firemastede Fuldriggere og femmastede Barkskibe forekom. Den slettoppede Skonnert udvikledes efterhaanden, hvad angaar Størrelse og Rig, til tre-, fire-, fem- og seksmastede Skonnerter. Ja, der har endog forekommet en syvmastet Skonnert — i Amerika.

Den tyske femmastede Fuldrigger „*Preussen*", bygget 1902 i Geestemünde, 133 Meter lang, 16,4 Meter bred, 5080 Bruttotons, med en Besætning paa 45 Mand, var tillige med den amerikanske Slettopper „*Thomas W. Lawson*" alle Tiders største Sejlfartøjer.



Jomfruer og Taljereb, Røst og Røstjern paa en Fregat, omkr. 1860.



Dampkorvetten „Balder“, bygget 1870, under Sejl udfor Kap St. Vincent. Oliemaleri 1909.

Det her gengivne smukke Oliemaleri er for mig en kær, daglig Paamindelse om den Tid, jeg tilbragte om Bord paa H. M. S. „Balder“ under dens Rejse 1873 sammen med fem andre Søkadetter. Billedet fremstiller den Episode, da Korvetten paa Vej fra Lissabon til Cadiz for fulde Sejl passerer Kap St. Vincent.

Opholdet om Bord paa Korvetten, det friske Liv og de herlige Sejladser, kun undtagelsesvis afbrudt af Perioder under Damp, skænkede os alle en Følelse af Tilfredshed. I Billedet ovenfor har Kunstneren paa uovertræffelig Vis udødeliggjort Trylleriet ved disse Togter.

L. Reuterskiöld.

Desuden kan nævnes det danske Skib „*København*“ paa 4000 Bruttotons, bygget 1921 i Leith for Det Østasiatiske Kompagni i København. Efter at have fuldført adskillige Verdensomsejlinger afgik Skibet i 1928 fra Buenos Ayres i Ballast til Port Adelaide i Australien med 60 Mand om Bord, de fleste Elever, og man har trods energiske Efterforskninger aldrig siden hørt noget til det.

Inden denne Redegørelse for Koffardiskibenes Udvikling afsluttes med en kort Oversigt over de seneste Tiders almindeligste Sejlfartøjstyper, maa her nævnes et Antal svenske Skibe, som efter Ostindiska Kompagniets Dage er blevet kendt indenfor Søfartskredse. Det havde været fristende med det omfattende Materiale, som har staaet til Raadighed, at udvide denne lille Fortegnelse væsentligt, men Pladsforholdene forbyder imidlertid dette.

Blandt andre fuldriggede Skibe talte den svenske Handelsflaade i 1820-erne og 1830-erne „*Ophir*“, som i 1821 laa paa Kryds ved Kap Horn for Modvind i ikke mindre end syv Uger; „*Preciosa*“, et i Karlskrona bygget, smukt og velsejlende Skib, som efter mange hurtige Rejser til Slut gik under med Mand og Mus i Middelhavet; endvidere „*Don Juan*“, som mistede hele Riggen under en orkanagtig Storm i 1836; det lykkedes imidlertid Føreren, Kaptajn Nils Pyk, med sin dygtige Besætning at rigge en fuldt anvendelig Nødrig. Blandt den Tids mindre Fartøjer maa ogsaa nævnes den i Piteå byggede, i Stockholm hjemmehørende Skonnert „*Mary Ann*“, som i 1839—41 under Kommando af Kaptajn N. Wärngren udførte den første Verdensomsejling med svensk Fartøj.

Blandt de mange Skibe, som omkring 1840 førte det blaa-gule Flag under Gaffelnokken, maa nævnes „*Scandinavien*“ (Härnösand), „*Norden*“ (Gäfle), „*Australia*“ (Stockholm) og „*Caledonia*“ (Göteborg). Blader man i Skibslisterne tyve Aar senere, træffer man paa Skibene „*Magdalena*“ (Umeå), „*Mathilda Christina*“ (Härnösand), „*Olbers*“ (Sundsvall), „*Indiaman*“ og „*Peru*“ (Gävle), „*Henriette*“ og „*L. A. Bång*“ (Stockholm), „*Chapman*“ (Västervik), „*Ostindia*“ (Oskarshamn), „*Falco*“ (Karlshamn), „*Marguerite*“ (Malmö) samt endelig „*Kronprinsen*“ (Göteborg) og „*Carin*“ (Göteborg).

Af disse Skibe var det i Västervik byggede „*Chapman*“ et særligt sødygtigt og velsejlende Skib af Klippertype. Den i Gävle 1858 byggede „*Indiaman*“ sank 1872 ud for Paaskeøen i Stillehavet; Besætningen reddede sig i Land paa Øen, men maatte som Følge af manglende Transportmidler forblive der i flere Maaneder.

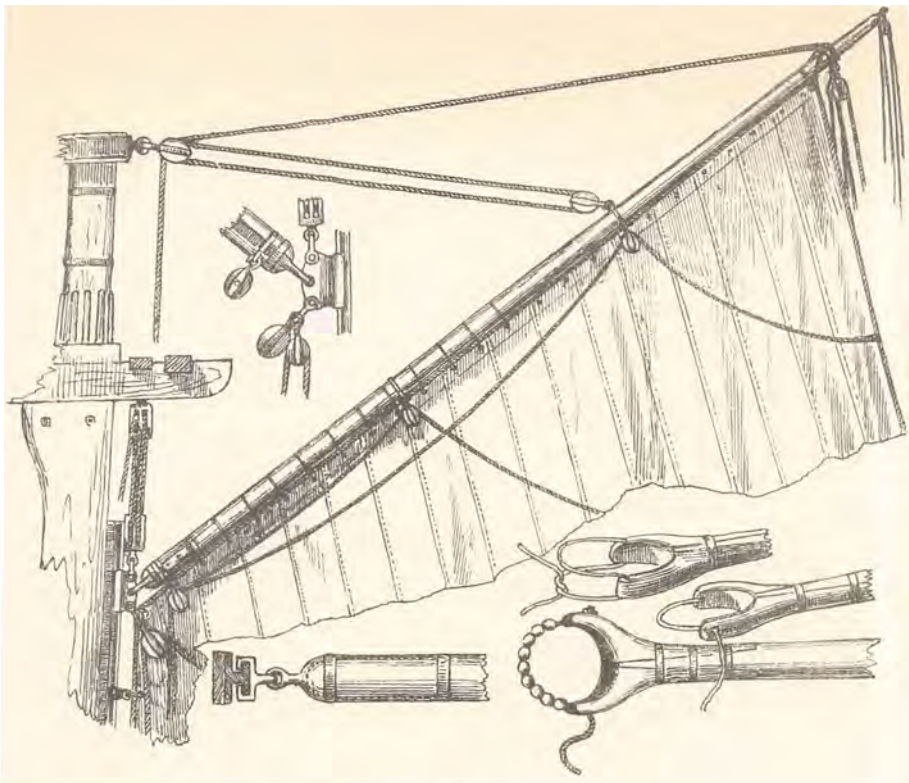
I Aarene omkring 1860—70 sejlede de hurtige, i Göteborg hjemmehørende Brigge „*Galathea*“ og „*Mathilda*“ paa Middelhavet og hjemførte Ladninger af Frugt og Vin. Førstnævnte siges at have været det eneste Fartøj, som krydsede sig vestpaa ud gennem Gibraltarstrædet, hvor Strømmen vedvarende løber østlig ind. End-



Dampkorvetten „Saga“, bygget 1877, under Sejl udfor Madeira,
Sommeren 1886. Oliemaleri 1901.

Af seks Kadetaar har jeg tilbragt 24 Maaneder til Søs paa Korvetten „Saga“. I mit senere Liv har jeg helliget mig et ganske andet Kald end Sømandens, men det har altid været mig en stor Glæde daglig at kunne betragte dette smukke Billede af Kadetskibet, udført af en skattet og afholdt Lærer og Foresat.

Axel Dellwik.



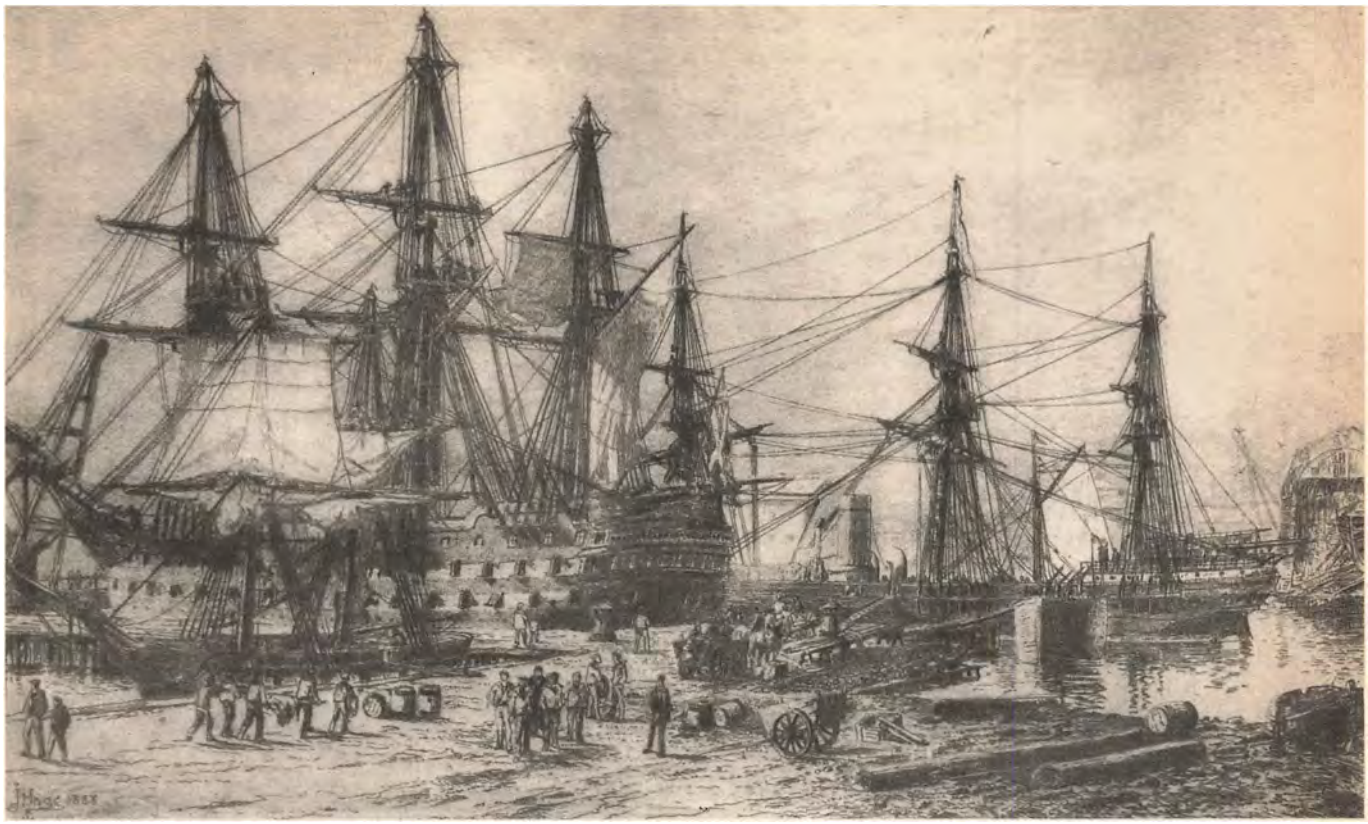
Mesangaffelens Rig paa en Fregat omkr. 1860.

videre bemærkes fra den senere Tid de hurtigsejlende Göteborgskibe „*Zaritza*“, „*Örnen*“, „*Argo*“, „*Aurelia*“, „*Arab Steed*“ og „*Gurli*“; sidstnævnte havde ligesom mange andre svenske Skibe tidligere været engelsk og havde baaret det poetiske Navn „*Crest of the Wave*“.

Stockholmerskibene „*Jacob*“, „*Aaolf*“, „*Jupiter*“, „*Anna*“, „*Ottolina*“ og „*Medora*“ samt Sundsvallskibet „*Carl Hendrik*“, bygget 1872 og i sin Tid Sveriges største Fuldrigger, fortjener ogsaa at nævnes, ligeledes den smukke Brig „*Mexiko*“.

I Skibslisterne fra Aarene efter 1880 træffer man paa Skibene „*Hilma*“ (Piteå), „*Karl*“ (Framnäs), „*Föreningen*“ (Härnösand), „*Ida*“ og „*Edvard*“ (Hudiksvall), „*Atlantic*“, „*Columbus*“, „*Callao*“ og „*Monark*“ (Gäfle), „*Odin*“ og „*Tor*“ (Stockholm), „*Forella*“ og „*Sqvando*“ (Hälsingborg), „*Sea King*“ (Elleholm), „*Solo*“ (Kungsbacka), „*Lena*“ (Onsala) samt „*Gripen*“, „*Örnen*“, „*Condoren*“, „*Albatross*“ og „*Gamen*“ (Göteborg).

I 1890-erne var den firemastede Göteborgbark „*Magda*“ Sveriges og Skibet „*Klara Maria*“ Stockholms største Sejlere. Omkring 1910 laa Göteborgskibet „*Svithiod*“ som en flot Nummer ét for hele Landet, nærmest fulgt af Stockholmskibet „*Tropic*“. „*Svithiod*“s Dimensioner var: Længde 93 Meter, Bredde 13 Meter og Dybgaaende



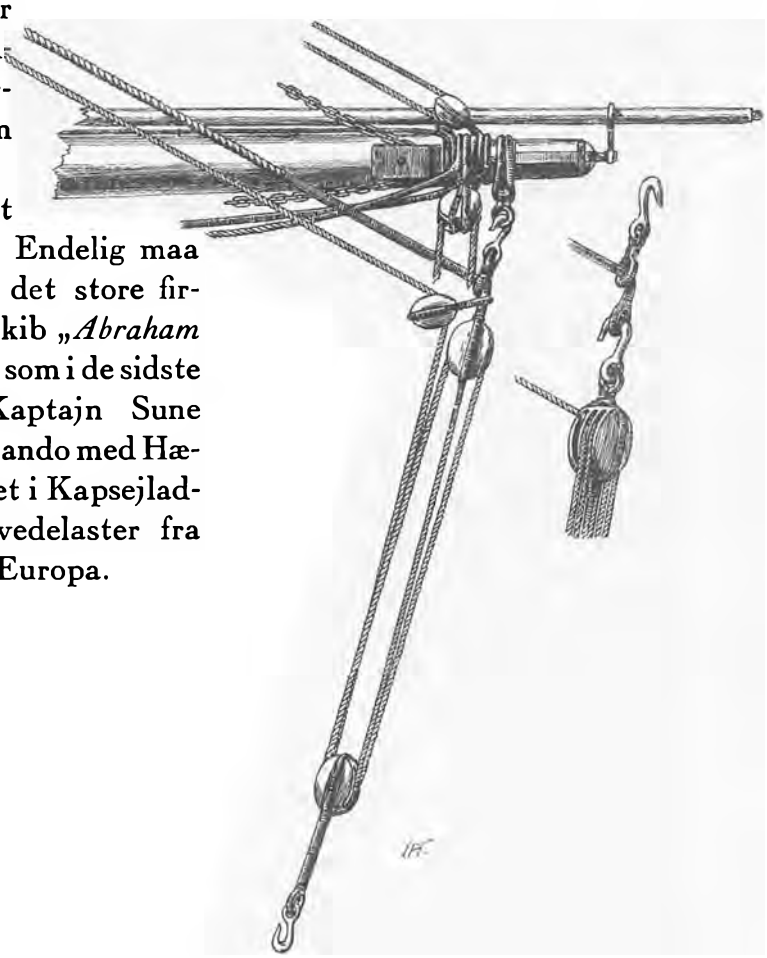
Damplinieskibet „Stockholm“, Dampkorvetten „Saga“ og en Skoleskibs-Brig under Udrustning paa Karlskrona Orlogsværft. Radering 1888.

Det er en Foraarsdag omkring 1880. Paa Karlskronas Orlogsværft udrustes Skibe til de forestaaende Sommertogter. Linieskibet „Stockholm“ rigges til for at gøre Tjeneste som Eksersitsfartøj paa Reden. Dampkorvetten „Saga“ gøres klar til Træning for Søkadetterne, og disse har netop afsluttet Arbejdet med Tilrigning af Krydstoppen. En af Skibsdrengebriggene er ogsaa blevet rigget færdig af sin ungdommelige Besætning. Der stiger en Duft af Salt og Tjære op fra Fartøjer og Bolværk, og den særegne Bjørkholmsdialekt — der lyder saa fornøjelig i Søfolks Mund — høres, hvor man saa end kommer paa det vidtstrakte og minderige Værft.

7 Meter, alt i afrundede Tal. Drægtigheden var 2100 Bruttoregistertons. Sveriges største Sejlfartøj var „*Hugo Hamilton*“ paa 2600 Bruttoregistertons; dette Skib blev i 1916 købt af et Stockholmerrederi, men blev allerede Aaret efter torpederet i Atlanten af en tysk Undervandsbaad.

Blandt de mange øvrige svenske Ofre for Verdenskrigen maa her nævnes Barkskibet „*Henriette*“ og Skonnerten „*Barden*“ (Stockholm), Barkskibet „*Frigga*“ (Timmernabben), Barkskibene „*Norden*“ og „*Henriette*“ samt Skonnerten „*Daisy*“ (Bergkvara), Barkskibet „*Wolfe*“ og Skonnerten „*Carl*“ (Simrishamn), Skonnerten „*Hans*“ (Halmstad), Fregatskibet „*Ernst*“ samt Barkskibene „*Dagmar*“ og „*Valkyrian*“ (Gøteborg) og endelig Barkskibet „*Antelope*“ (Uddevalla). Flere af disse Fartøjer gik under med hele eller Størstedelen af deres Besætning, og alle de øvrige med Tab af Menneskeliv.

Af de senere Tiders større Skibe maa ogsaa nævnes den femmastede Malmøskonnert „*Fenix*“, det største slettoppede Fartøj, som nogensinde fandtes i den svenske Sejlflaade, endvidere de i Gøteborg hjemmehørende Skoleskibe i Fragtfart „*C. B. Pedersen*“ og „*G. D. Kennedy*“, der senere blev indlemmet i Orlogsflaaden som Øvelsesfartøj under Navnet „*af Chapman*“. Endelig maa ikke glemmes det store firmastede Barkskib „*Abraham Rydberg* (III)“, som i de sidste Aar under Kaptajn Sune Tamms Kommando med Hæder har deltaget i Kapsejladserne med Hvedelaster fra Australien til Europa.



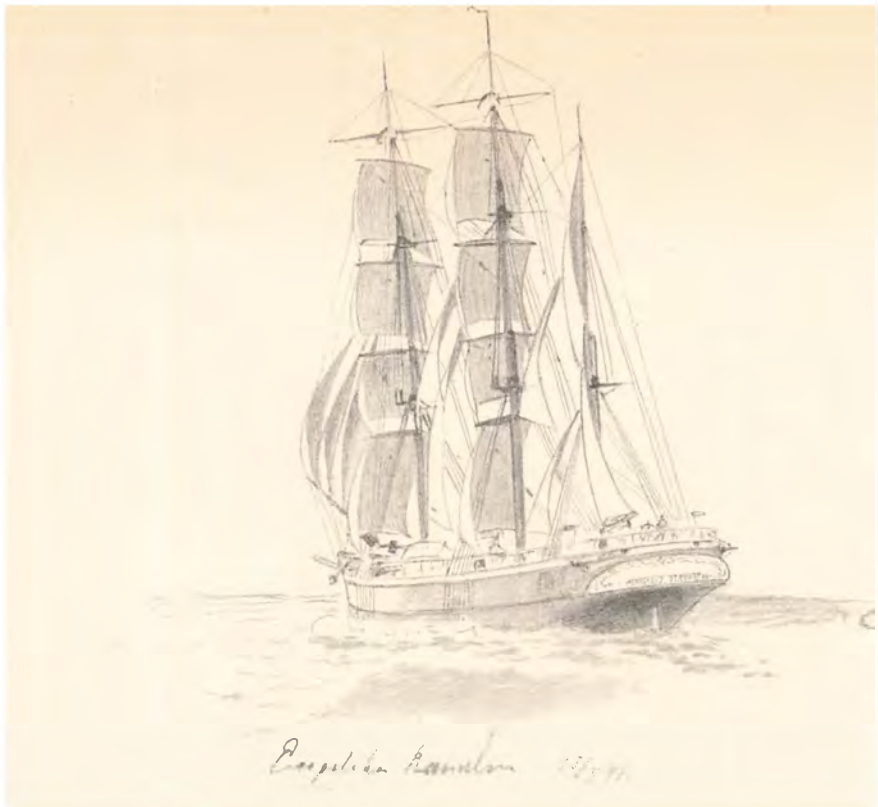
Underraa med Læsejlspir og Noktalje paa en Fregat fra omkring 1860.



Dampkorvetten „Freja“, bygget 1885, under Sejl i Napoligolfen.
Oliemaleri 1909.

I Vinteren 1890—91 havde jeg den Ære at være Chef paa Korvetten „Freja“ paa et syv Maaneders Togt paa Middelhavet og at vise vort blaagule, trefligede Flag paa dette prægtige Fartøj med en ungdommelig Besætning, hvis Opførsel var en Hæder for vort Land og vor Flaade.

O. Bernadotte.



Barken „Vanadis“ af Stavanger.

Vi gaar nu over til en kortfattet Redegørelse af de Sejlfartøjstyper, som repræsenterer vor Tid, og medtager derunder ogsaa nogle Typer, som i de seneste Aartier er blevet mere sjældne eller er forsvundet. Det gælder som en almindelig Regel, at de større, for Langfarter bestemte Fartøjer i Almindelighed er af international Karakter, hvorimod Kystfartøjerne varierer i Udseende alt efter de lokale Forhold. Særlig inden for den sidstnævnte Kategori har en omfattende Motorisering vundet Indpas, hvilket ofte har medført en Forenkling af Rigningen.

Store Sejlfartøjer paa mindst tre Master benævnes *Skibe;* af denne Gruppe maa her nævnes følgende:

Det *fuldriggede* Skib eller „Fregatskibet“ er et tremastet Fartøj med Ræer paa alle Masterne og normalt med en Drægtighed af 1000 Tons eller derover. Masterne benævnes fra for til agter: Fokke-, Stor- og Krydsmast, og bestaar af tre Dele, nemlig Undermasten med Mærset, Mærsestangen med Salingen samt Bramstangen. Raasejlene benævnes nedefra: Undersejl (Fok, Storsejl og Berginer), Under- og Overmærssejl, Under- og Overbramsejl samt Røjle (eng.: royal). Paa en Del Skibe fandtes forhen, først og fremmest paa Klipperskibenes Tid, ovenover Røjlen endnu et lille Raasejl, hvis Plads betegnes af dets engelske Navn „skysail“. Stagsejlene



Bevæbnet Kompagniskib paa Elvsborgfjorden, omkr. 1640. Oliemaleri 1922.

Ovenstaaende Billede vender Tankerne mod den Epoke i vor Søfarts Historie, da svenske Skibe saa vidt vides for første Gang sejlede over Atlanten.

Sverige var paa den Tid i Krig, vor Søfart var en Torn i Øjet paa andre Nationer, og man kunde hist og her skimte Bunden i de svenske Pengekister.

Men Viljen til at hævde vore Interesser til Søs var til Stede, og skønt de første Atlanterhavstogter med svenske Skibe fandt Sted paa en Hollænders Initiativ, stod der dog svensk Foretagsomhed bag.

S. G. Janson.

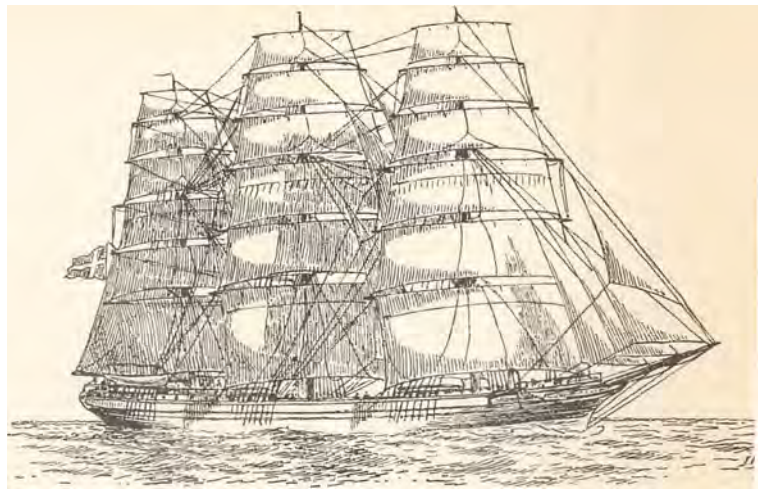
paa Bovsprydet og Klyverbommen hedder, regnet agterfra, Forestængestagsejl, indre og ydre Klyver samt Jager. Krydsmastens Gaffelsejl kaldes Mesan, og Stagsejlene mellem Masterne har Navn efter de Stag, paa hvilke de løber.

Barkskibet eller „Barken" er den almindeligst forekommende Type, et middelstort Fartøj mellem 400 og 1000 Tons Drægtighed. Det har Bovspryd, Fokkemast og Stormast, der er rigget omtrent som de fuldriggede Skibe, men den agterste Mast, Mesanmasten, har kun Undermast med Saling og derover Stag samt over Mesanen kun et Gaffeltopsejl. Sædvanligvis er der fem Raasejl paa Fokke- og Stormasten, nemlig Undersejlene (Fok- og Storsejl), Under- og Overmærssejl, enkelt Bramsejl og Røjle. Store Barkskibe har dog ofte dobbelte Bramsejl, og paa Klipperskibenes Tid var mange af dem pyntede med Skysejl, i de fleste Tilfælde dog kun paa Stortoppen.

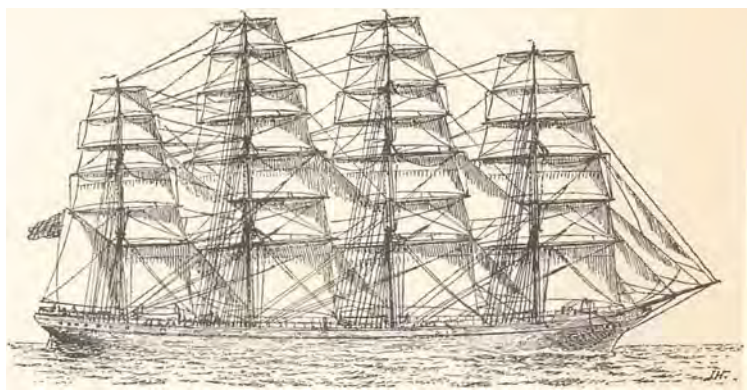
Skonnertskibet eller den „tremastede Skonnert" har enten kun Bovsprydet og Fokkemasten rigget som Barkskibet, og de to agterste Master som et saadant Fartøjs Mesanmast, eller ogsaa er Skibet „slettoppet" med Gaffelsejl og Gaffeltopsejl paa alle tre Master. Gaffelsejlene benævnes Skonnertsejl, Storsejl og Mesan.

Som allerede fremhævet findes der, eller har eksisteret fire- og femmastede Fuldriggere og Barkskibe samt helt op til syvmastede slettoppede Skonnerter. Paa et firemastet fuldrigget Skib benævnes Masterne Fokke-, Stor-, Kryds- og Jiggermast; paa den firemastede Bark ligesaa, dog kaldes den agterste Mast der Mesanmast.

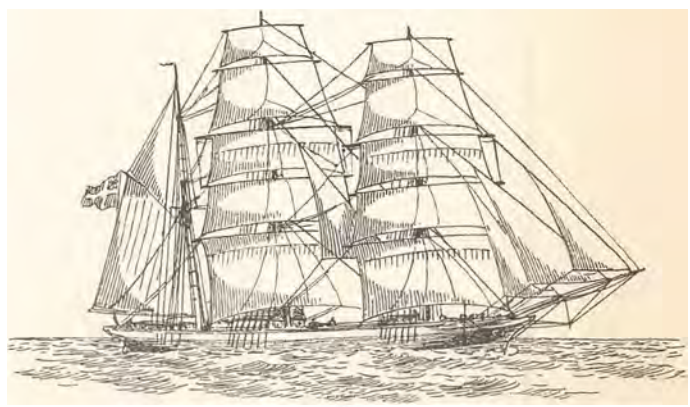
Sluttelig maa nævnes den maleriske, endnu hist og her i Middelhavet forekommende *Chebeck*, tremastet, men af meget forskellig Størrelse og med en Rig,



Fuldrigget Skib fra Slutningen af det 19. Aarhundrede.



Firmastet fuldrigget Skib.



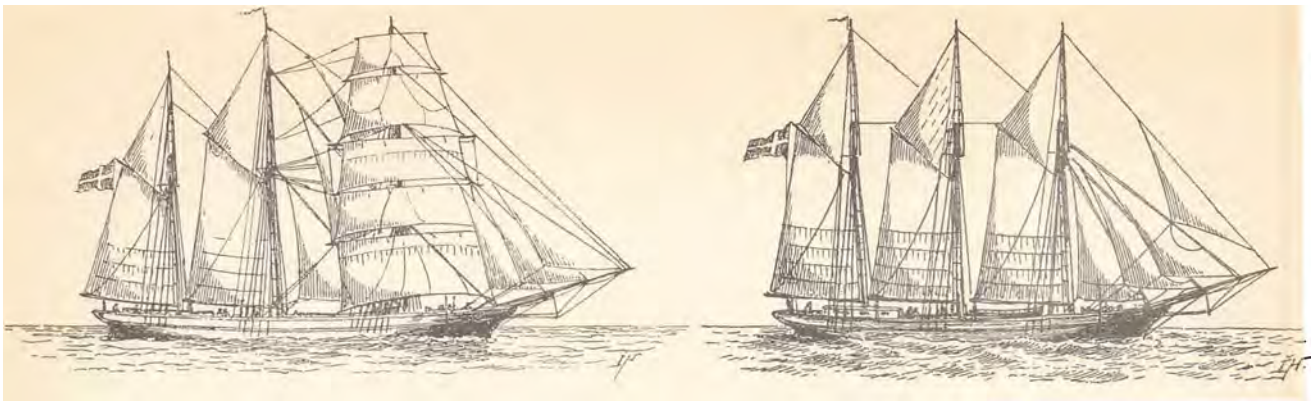
Barkskib.



Ostindiefareren „Finland“ i Orkan paa Atlanterhavet den 24. Januar 1770. Oliemaleri 1921.

„Kapten ur en basun här ropar: bärga, bärga!
Matroser storma kring på däck, i vant og rår.
De skrika och de dra, de slinta kull och svärja,
Som piskor varje stump kring deras öron slår.
I tacklen skott på skott av slitna segel höras,
och pumpar under däck med långsamt gnissel röras.
Var våg, som vältrar fram, tycks öppna oss en grav,
Än kastas vi åt skyn, än hotas vi med kvav.“

Af „Min son på galejan“
af *Jacob Wallenberg*.



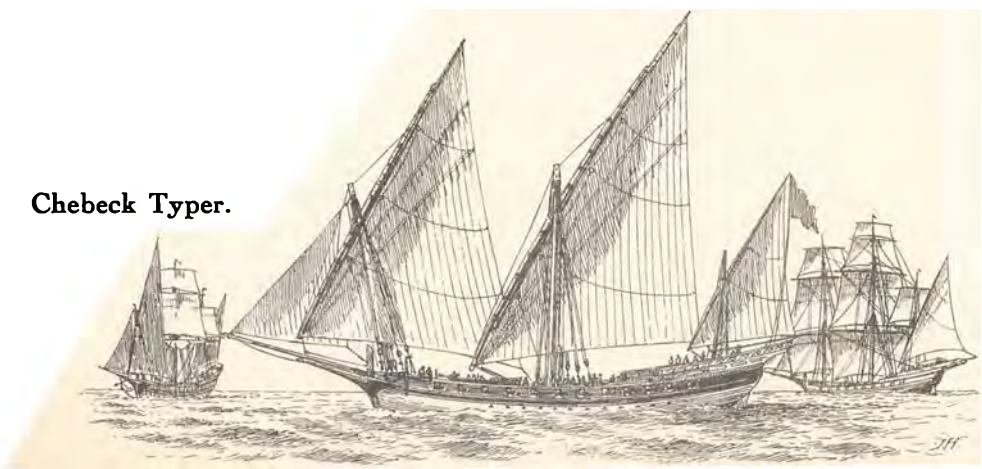
Skonnert. Slettoppet Skonnert.

der varierer mellem den, der var almindelig i det 18. Aarhundredes Barkskibe og Latinersejlrigningen paa Galejerne fra samme Tidsalder.

Af tomastede Fartøjer — de typiske Fiskefartøjer og Baade ikke medregnet — maa her nævnes følgende, af hvilke dog de tre Brigtyper er sjældne og helt forsvundet fra adskillige Handelsflaader.

Briggen maaler sædvanligvis 200 à 300 Tons Drægtighed, har Ræer paa begge Master og kan nærmest lignes ved en Bark, hvorfra den agterste Mast er fjernet. Den forreste Mast benævnes Fokkemast, den agterste Stormast, og dens Gaffelsejl Brigsejl.

Brigantinen har Raasejl paa den forreste Mast, Fokkemasten, og kan lignes med en Bark, hvor man har fjernet den mellemste Mast. Gaffelsejlet paa den agterste Mast kaldes Storsejl. I Sverige har Brigantinen ofte gaaet under Navnet „Mærssejlsskonnert“ eller blot „Skonnert“.



Chebeck Typer.



Fregatskibet „Provincen Gotland“ udfor Visby omkring 1780. Oliemaleri 1924.

„Provincen Gotland“, som blev bygget i Visby og med Pomp og Pragt løb af Stabelen i 1784 for at blive solgt til den spanske Marine, var et Udtryk for den livlige Søfartsinteresse paa Gotland paa den Tid. Man glemmer let for Mindet om Visbys Storhed i Middelalderen, at Handel og Søfart ogsaa senere har været det vindskibelige gotlandske Folks væsentligste Næringsveje. Fra Gotland blev der paa den Tid eksporteret Kalk og Trævarer i betydelige Mængder, og de 80 Procent af disse Varer fragtedes med gotlandske Skibe. Der fandtes Skibsværfter baade i Visby og de større Provinshavne, og saadanne Købmænd som Brødrene Donner og Jacob Dubbe — en Broder til Jacob Häggs Farmoder — sendte deres Skibe i international Fragtfart til de fjerneste Farvande. Den stadige Kontakt med Havets urolige Vidder holdt Øfolkets Sind spændstigt og friskt og manede til ædel Kappestrid i den Syssel, som havde det frie Hav til Virkefelt.

Holger Rosman.

Skonnertbriggen har høje Undermaster med Saling og Stang. Den har Gaffelsejl samt Mærs- og Bramsejl paa begge Master. Som det inderste af Stagsejlene forude ses sædvanligvis en Stagfok.

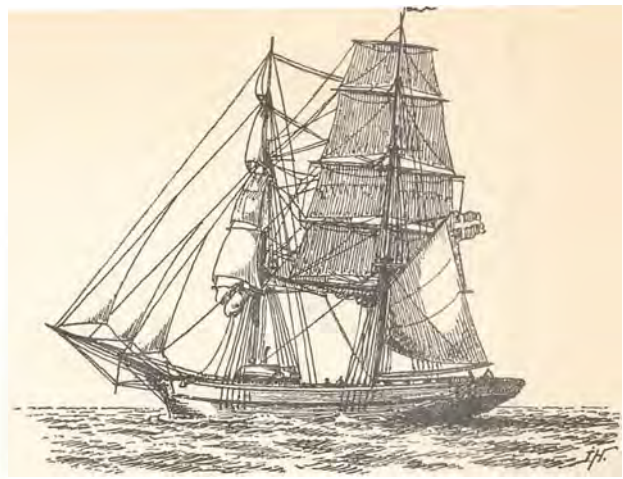
Skonnerten har Gaffelsejl paa begge Master, to Raasejl paa Fokkemasten samt Gaffeltopsejl paa Stormasten. *Sletskonnerten*, ogsaa kaldet „Skonnert", har Gaffelsejl paa begge Master.

Forsejlene paa de to forannævnte Typer samt paa den følgende — Galeasen — benævnes, regnet agterfra, Stagfok, Forestængestagsejl, Klyver og Jager.

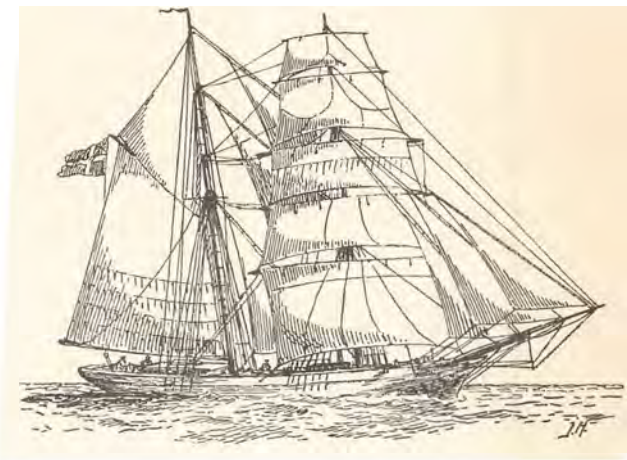
Galeasen kendetegnes ved, at den forreste Mast, Stormasten, er højere end den agterste, Mesanmasten. Begge Master har Gaffelsejl, der kaldes Storsejl og Mesan, Stormasten desuden ofte et Raasejl. Varianter af Galeasen er den for og agter meget fyldige, fladbundede, hollandske *Kuf* og dens Slægtning *Smakken*, begge paa Siderne forsynet med „Sværd", som under Kryds sænkes ned for at mindske Afdriften. Denne Anordning med Sværd er almindelig forekommende paa hollandske Kystfartøjer, som er henvist til ved Lavvande at ligge paa Land for Lastning og Losning m. m. og derfor maa være fladbundede.

Blandt de tomastede Fartøjer, som anvendes i Fragtfart maa endvidere nævnes den endnu i Middelhavet forekommende *Polakka* med begge Master i eet Stykke og med en Rig, som iøvrigt minder om Brigantinens, samt *Saccoleva'en*, der ofte ses i Grækenland og Tyrkiet; de mindre Typer er dog enmastede.

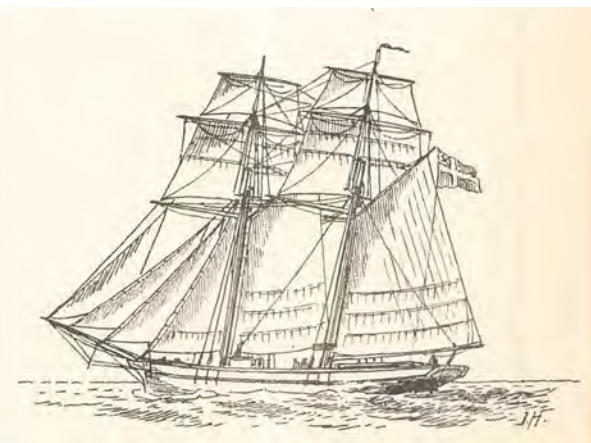
Yawlen, der i England ogsaa kaldes „dandy", samt *Ketchen* danner for saa vidt en Overgang fra det tomastede til det eenmastede Fartøj, eftersom den agterste Mast er lille — særlig paa den førstnævnte Type. De væsentligste Sejl paa Stormasten er Gaffelstorsejl (Gaffelsejl med Bom), Topsejl, Stagfok og, paa Klyverbommen, Klyver samt paa den lille Mesan- eller Gigmast et lille Sejl, der — ligesom kært Barn — har mange Navne: Mesan,



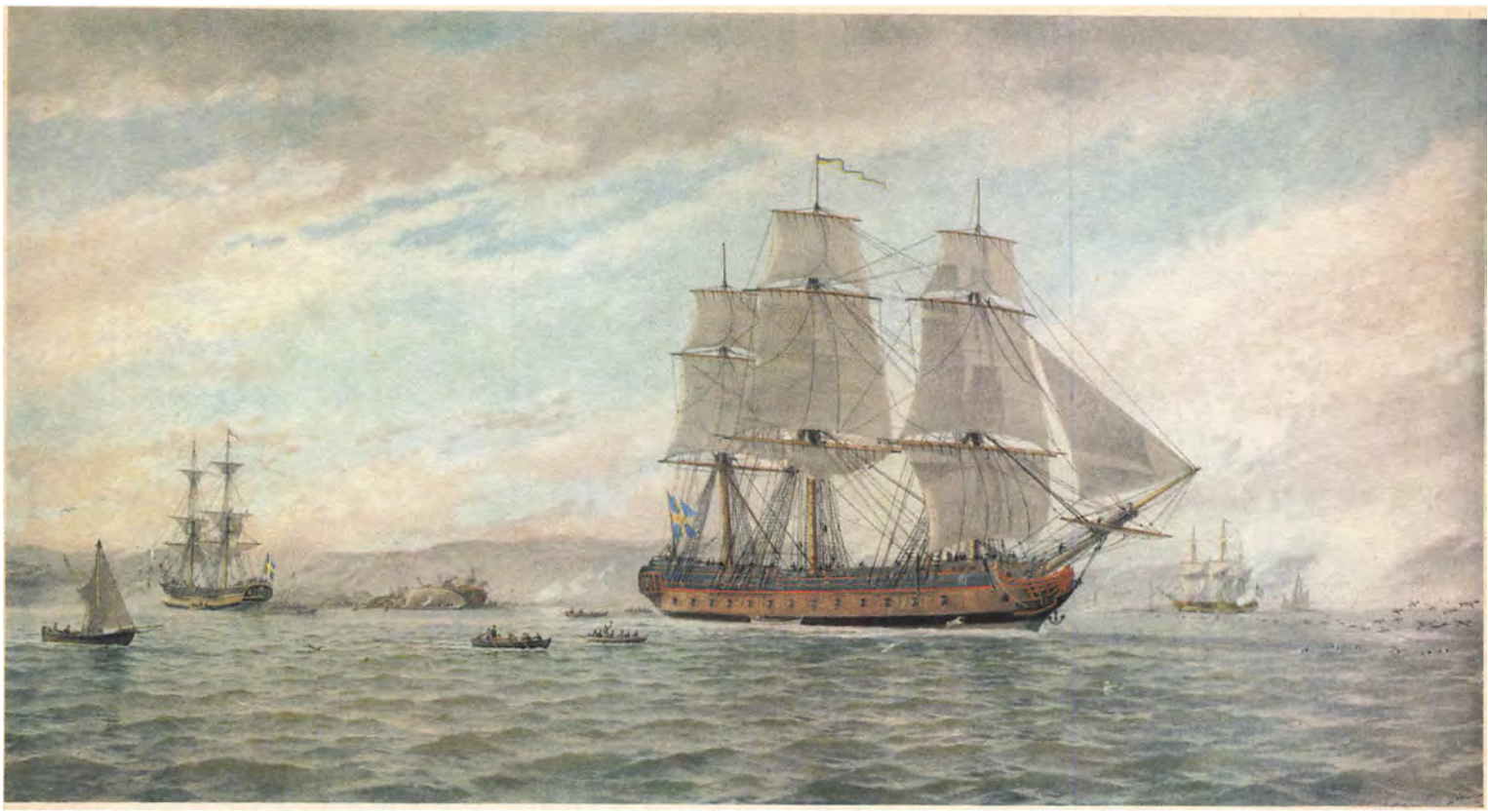
Brig under Stagvending.
Undersejlene er givet op.



Brigantine (Mærssejlsskonnert).



Skonnertbrig (Hermafrodit).



Ostindiefareren „Wasa“ staar ud fra Göteborg den 20. Maj 1803. Oliemaleri 1921.

For en gammel Skibsbygger er Jacob Hägs Kunstværker særlig kære. Disse Virkelighedsbilleder, hvor hver Detaille er udarbejdet af en Kender, er uvurderlige, hvordan saa end Smagen og Moden for Kunstens Udtryksformer varierer. Der er en Rigdom af Minder om svenske Bedrifter i Videnskab, Handel og Orlogsfærd i ovenstaaende Billede, hvor Linieskibet „Wasa“ i det Ostindiske Kompagnis Tjeneste forlader Göteborg paa Vej til Østasien. Det var netop i dette Fartøj, Admiral af Chapman viste, hvorledes sindrig Behandling af Konstruktionsproblemerne kunde tilfredsstille de militære Ønsker om Dybgaaende, Kanonplacering, Manøvreevne etc. Den svenske Flaades ærefulde Indsats i vor sidste Søkrig vandtes netop med Linieskibet „Wasa“ og dets Søsterskibe.

Hugo Hammar.

Gig, Jack eller Papegøje (sædvanlig Gaffelsejl med Bom; undertiden Sprydsejl).

Gigmasten har undertiden ogsaa et lille Topsejl. Denne Mast er paa Yawlen placeret agten for og paa Ketchen foran for Rorpinden. Yawlen har desuden agterude en lille Buttelur til Mesanskødet.

Benævnelsen *Galliot* lever endnu hist og her og betegner da i Almindelighed visse galeaseriggede, temmelig fyldige Fartøjer. Kuffer og Yawler gaar ikke sjældent under denne Benævnelse, men om dette er fejlagtigt eller ej kan Forfatteren ikke afgøre.

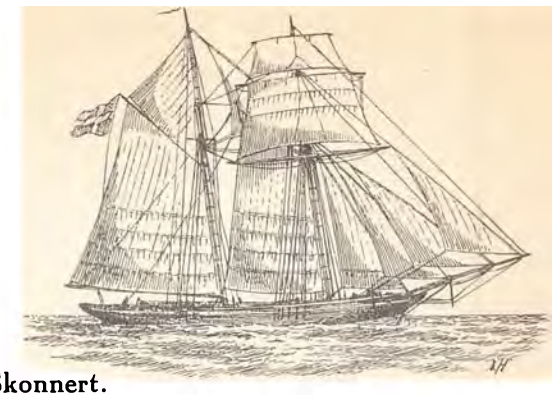
Blandt de enmastede, dækkede Fartøjer maa omtales *Kutteren* og *Sluppen*, førstnævnte med Klyverbom, sidstnævnte med Bovspryd. De væsentligste Sejl er Gaffelstorsejl (Gaffelsejl med Bom), Topsejl, Stagfok og Klyver, samt paa Sluppen desuden Jager.

Yawlen, Smakken og Kutteren genfindes længere fremme i Redegørelsen for Fiskefartøjer og Fartøjer til Lystsejlads.

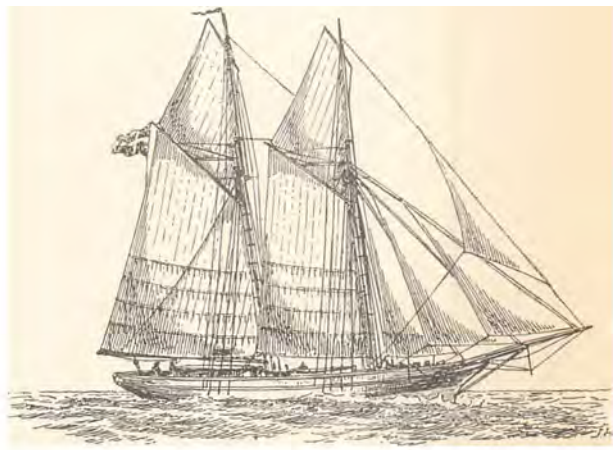
Et andet eenmastet Fartøj, som i udstrakt Grad har været i Brug til Fragtfart langs Kysterne, er den morsomme, nemme og vellastende *Jagt;* den har Mast i eet Stykke, Bovspryd, Gaffelstorsejl med Bom, Stagfok og Klyver samt sædvanlig ogsaa Jager og Raatopsejl.

Benævnelsen *Skude*, i daglig Tale anvendt om snart sagt alle Slags Fartøjer, betegner dog i snævrere Betydning en Del forskellige Typer af mindre Fragtfartøjer. I dette Værk findes gengivet en „Skude" fra Vestkysten af Sverige, bygget omkring 1830, halvdækket og forsynet med Mast og Klyverbom, Sprydsejl (i Bohuslen benævnet „staksegel"), Stagfok og Klyver.

I Stockholms Skærgaard og tilgrænsende Farvande forekom endnu for nogle Aartier siden i stort Antal den sandsynligvis fra Middelalderen stammende saakaldte *„roslagsskutan"* eller „storbåten". Da en Beskrivelse af denne interessante Type er givet andet-



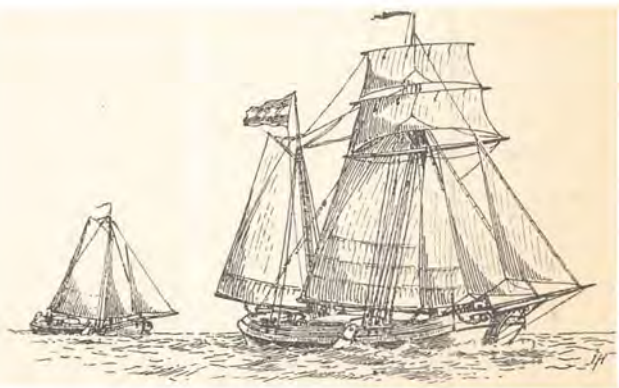
Skonnert.



Sletskonnert.



Galease.



Hollandsk Kuf.



**Koffardiskibet „Providentia"; Begyndelsen af det 19. Aarhundrede.
Oliemaleri 1925.**

Skibet „Providentia" er en typisk Ostindiefarer, hjemmehørende i Stockholm, fra Slutningen af det 18. Aarhundrede. Fartøjer af denne Type opretholdt paa den Tid Handelsforbindelserne mellem Sverige og de oversøiske Lande og var saaledes Forgængere for vor Tids Linere.

Axel Ax:son Johnson.

steds i dette Værk, skal her blot erindres om, at „roslagsskutorna“ efterhaanden fik Masten fjernet til Fordel for Motor for at kunne tage Konkurrencen op med andre motordrevne mindre Fragtfartøjer.

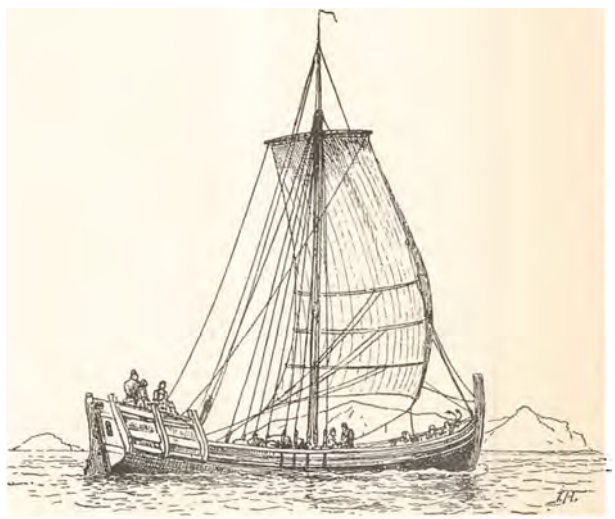
Ålandsskuden, fra gammel Tid en hyppig Gæst ved Stockholms Kajer, skonnert- eller jagtrigget og med stor Lasteevne, har med sine Brændeladninger udgjort et meget malerisk Islæt i Hovedstadens Havnebillede.

Vi kommer nu til en anden meget gammel Type, nemlig den allerede i Midten af det 16. Aarhundrede omtalte, nu næsten forsvundne *Nordlandsjægte*. Den anvendes i Fragtfart paa den nordlige Del af Norges Kyst, er klinkbygget, forsynet med Agterspejl og aaben eller halvdækket, har et stort, rektangulært Raasejl og ofte over dette et lille Raatopsejl. Man skulde ikke tro, at Baade af denne Type kunde ligge til Søs i haardt Vejr; men det sker dog, og i saa Fald har Besætningen kun den luv Ræling til Beskyttelse mod Søen.

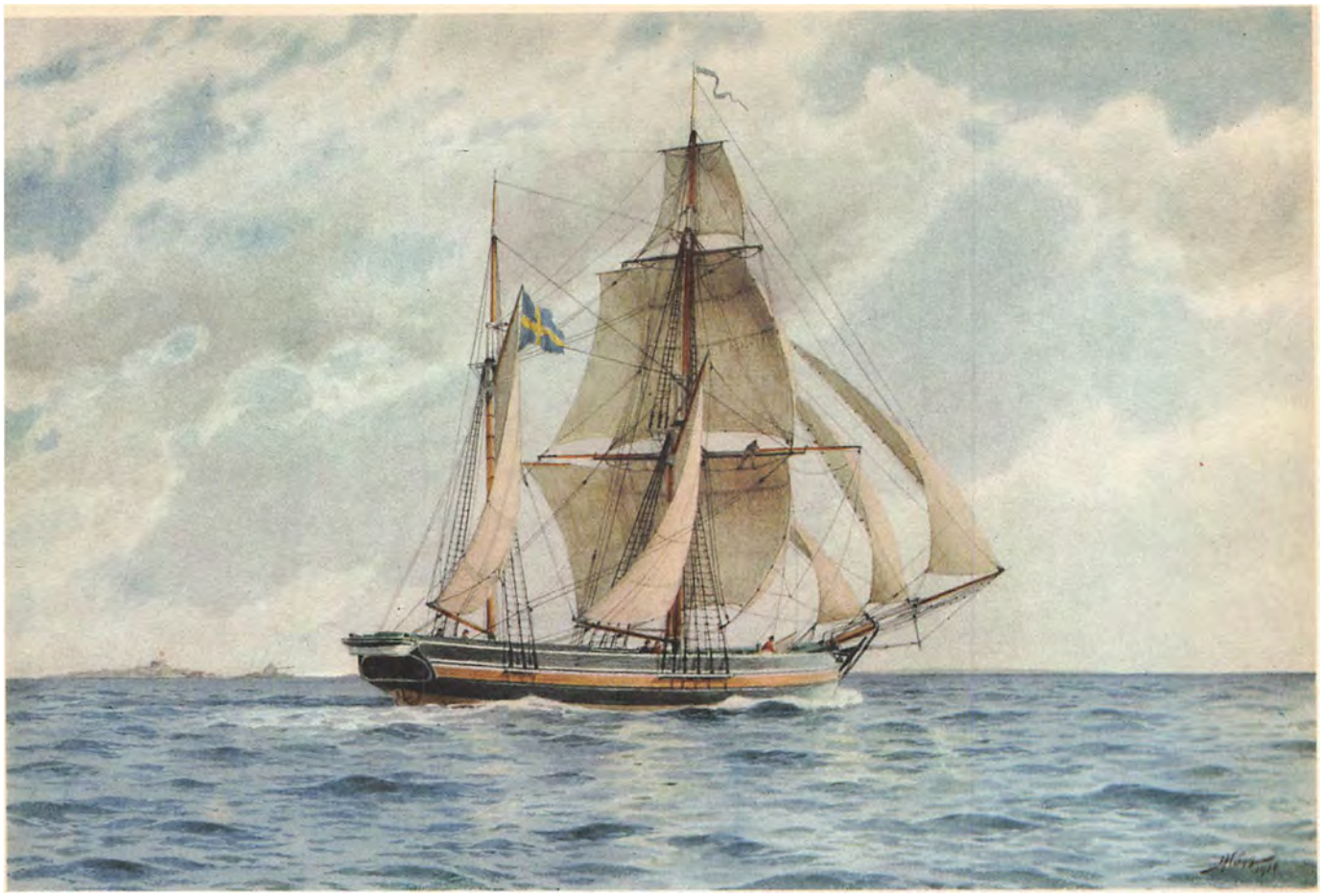
Særegne for England er visse Typer af Lastfartøjer, der hovedsagelig anvendes paa Østkystens Floder og i de vide Flodmundinger. Herunder hører den i de nordlige Egne forekommende Baad, som kaldes *Keel*. Dens Skrog vidner om hollandsk Paavirkning. Riggen var derimod i hvert Fald tidligere meget lig den norske Nordlandsjægtes. I Themsomraadet og ogsaa i aaben Sø ser man den lange Flodbaad, som gaar under Navnet *Thames-barge;* den er ligeledes af hollandsk Oprindelse. Dens typiske Rig er et stort Sprydsejl, Stagfok og en lille Mesan; Sprydsejlet er dog ikke sjældent erstattet af et Gaffelsejl; paa søgaaende Baade af denne Art findes ogsaa et Topsejl.

Der er allerede tidligere omtalt hollandske Kystfartøjer med to Master. Dertil kommer desuden den hollandske, fra Friesland stammende *Tjalk* samt dens Varianter *Schuiten* og *Poonen* i det mellemste og sydlige Holland. Disse Fartøjer er alle forsynet med Sværd, har een Mast, Storsejl med kort, ofte noget kroget





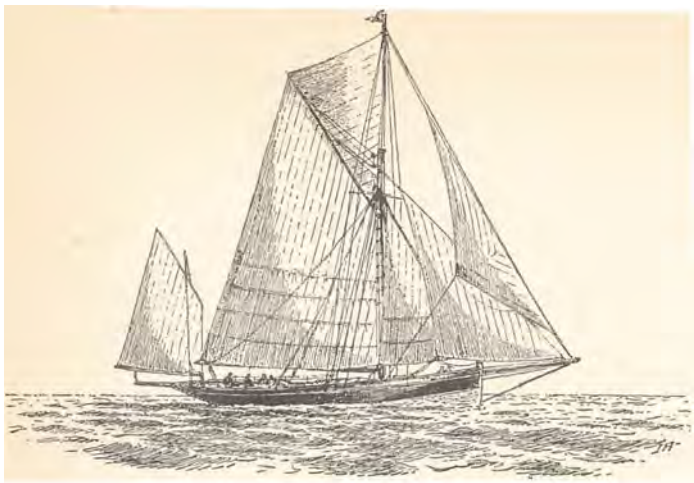
Norsk Nordlandsjægte.



Gotlandsk Galease fra omkring 1850. Akvarel 1908.

Omkring Aarhundredskiftet ophørte en ældgammel Tradition indenfor gotlandsk Søfart. Konkurrencen fra Dampskibe, Trævarehandelens Aftagen og Kalkværkernes Industrialisering gjorde de for Øens Havne og Købmændenes Omsætning saa velegnede Skuder arbejdsløse. Deres Historie gaar langt tilbage i Tiden. De blev bygget af gotlandsk Tømmer paa gotlandske Værfter og sejlede med Øens Produkter til Havne viden om i den sydlige Østersø. Erfarne, vejrbidte Skippere uddannede paa dem dygtige og raske Sømænd. Nu er de sidste Sejlfartøjer, de smaa, smukke Raasejlsskonnerter og Galeaser, borte, og utallige Generationers Forbindelse mellem gotlandske og tyske Købmænd brudt.

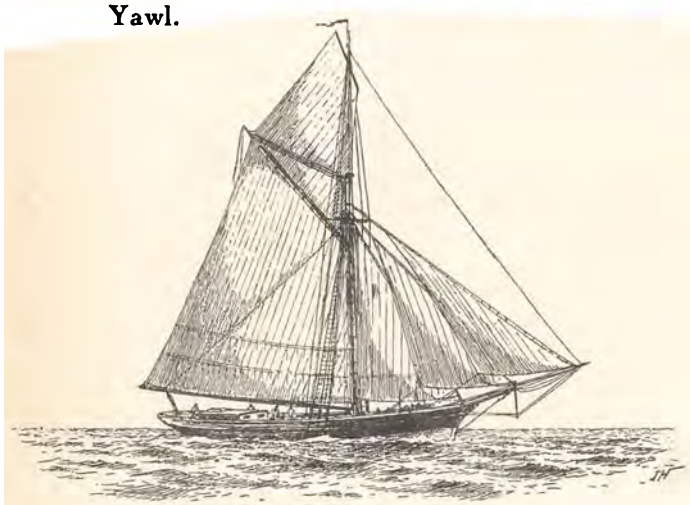
C. E. Ekman.



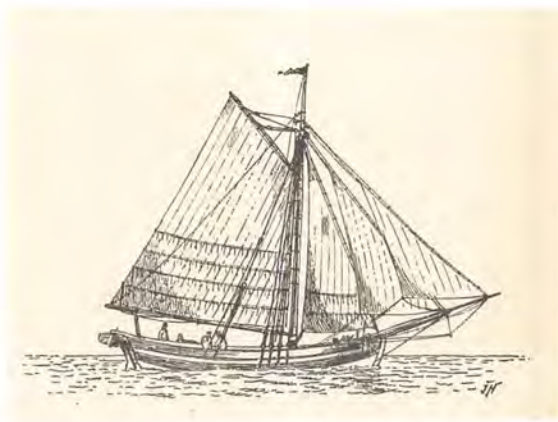
Yawl.



Kutter.



Slup.



Jagt.

Gaffel og lang Bom samt sædvanlig to Forsejl. En Del større Tjalke og Schuiter eksempelvis „Boomschuiten", har imidlertid ogsaa Gigmast med Gaffelsejl.

Hollands mindre Fragtfartøjer, saavelsom Fiskefartøjer, var for 300 Aar siden, hvad angaar Skrog og Rigning, næsten af samme Type som nu. Hollænderne, som tidligt begyndte Kampen mod Havet, byggede Dæmninger til Værn for Jordbrug og Kvægavl og Kanaler for at lette Varetransporten, opnaaede før de mægtige Naboer stor Dygtighed i Kunsten at bygge og rigge Smaafartøjer, passende saavel til Kanalfart som til alvorlige Dyster med Havet. Man taler undertiden om de „plumpe, klodsede Hollændere"; ingen Dom er imidlertid mere fejlagtig. Den Fyldighed, som de omtalte Fartøjer besidder, er i højeste Grad formaalstjenlig, da den giver stor Sødygtighed og Manøvreevne, og den skæmmer ingenlunde Udseendet.



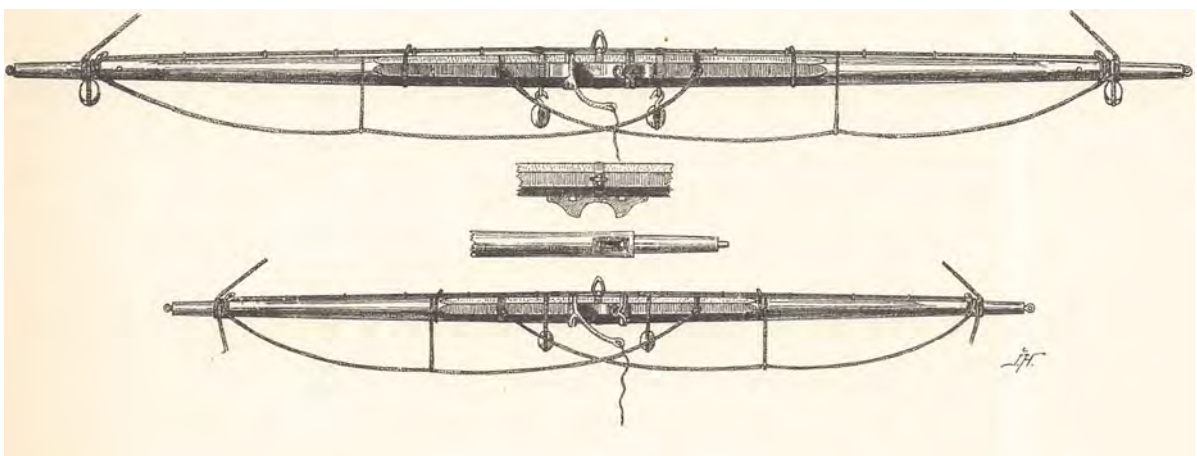
Hollandsk Barkskib med enkelte Mærssejl tager Lods ved Falsterbo Revs Fyrskib.
Akvarel fra omkr. 1870.

Det var en trælsom Bestilling at sejle med et smaat bemandet fuldrigget eller barkrigget Skib med „enkelte Mærssejl", især naar det gjaldt om at tage Reb efter Reb ind eller slaa nye Sejl under, naar de gamle blæste ud af Liget. Da derfor omkring 1850 de i Amerika indførte „dobbelte Mærssejl" omsider vandt Indpas ogsaa i vor Handelsflaade, betød dette en ubeskrivelig Lettelse for vore Fartøjers Besætninger.

A. W. Sjögren.

I denne Forbindelse maa ogsaa med nogle Ord gøres Rede for tre orientalske og meget interessante Baadtyper, der stammer fra Oldtiden.

Paa Nilen forekommer endnu *Gyassa'en*, en Flodbaad, hvis lave, klodsede Skrog med en bred, næsten vertikalt opstigende Forstævn, staar i stærk Modsætning til de to, stundom tre meget høje og smukke Latinersejl. Det er en Fryd for Øjet at skue disse Baade, naar de som store Fugle glider hen over den hellige Flods Vande. I Rødehavet, paa Afrikas Østkyst ned til Zanzibar, i den persiske Bugt og paa Malabarkysten er den arabiske tomastede, med Latinersejl forsynede og meget sødygtige Baad, som kaldes „baggara" eller „bagada" (= Mulæsel, d. v. s. Lastdrager), meget almindelig. Man antager, at Latinersejlet har sin Oprindelse i disse Baade. Ved Kinas Kyster og paa dets Floder møder vi den velsejlende *Djunke* med det allerfineste Skrog under en aparte Overbygning. Rigningen synes indviklet, men er dog let at haandtere baade med Hensyn til Sætning og Bjærgning af Sejl. Djunkene forekommer i varierende Typer fra store, søgaaende Fartøjer til smaa Fiske- og Flodbaade. De giver i koncentreret Form et stærkt Indtryk af den gennem Aarhundreder uforandrede kinesiske Kultur.



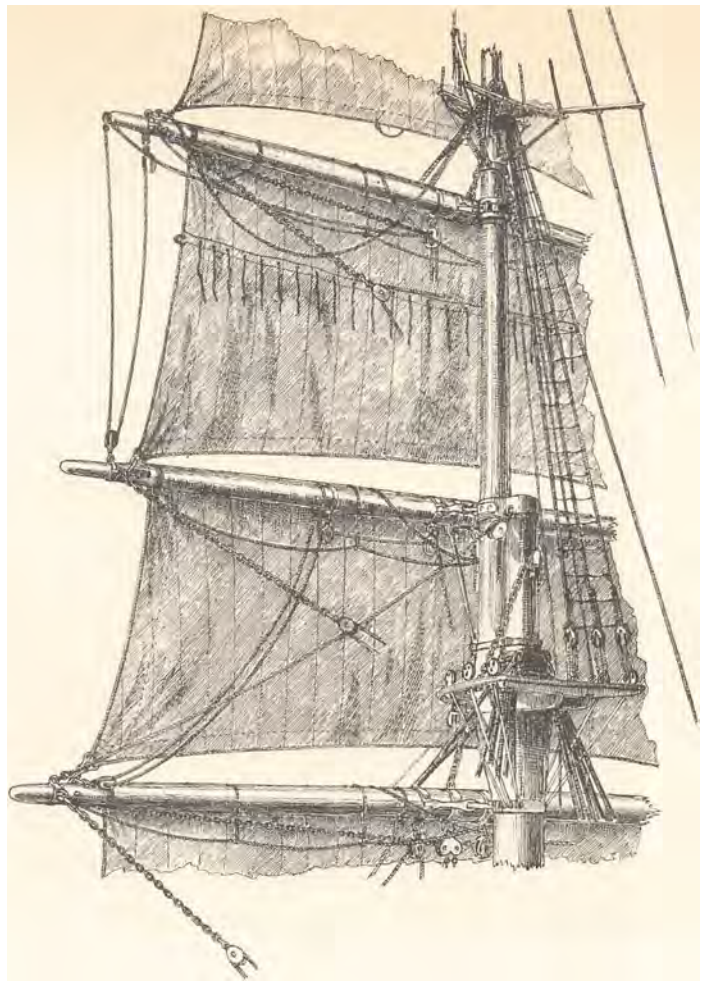
Bramraa og Bovenbramraa (Røjleraa).



Det svenske Polarskib „Vega“, hvormed A. E. Nordenskiöld med L. Palander som Chef i Aarene 1878—80 fuldførte Nordostpassagen. Akvarel 1885.

„Og til Slut vil jeg udtale Forhaabningen, at den Maade, hvorpaa Meddelelsen om „Vega“s lykkelige Færd blev modtaget i alle Lande, maa mane til nye Togter i Forskningens Tjeneste, indtil det sibiriske Ishavs Naturforhold er blevet fuldstændig udredet, og indtil de Slør, som endnu hylder de uhyre Omraader af Hav og Land ved Nord- og Sydpolen, er fuldstændig spredt, til Menneskene endelig kender i det mindste Hovedtrækkene af hele den Planet, som er blevet dem anvist som Bolig i Verdensaltet.“

Af „Vega“s Færd rundt om Asien og Europa“
af *A. E. Nordenskiöld.*

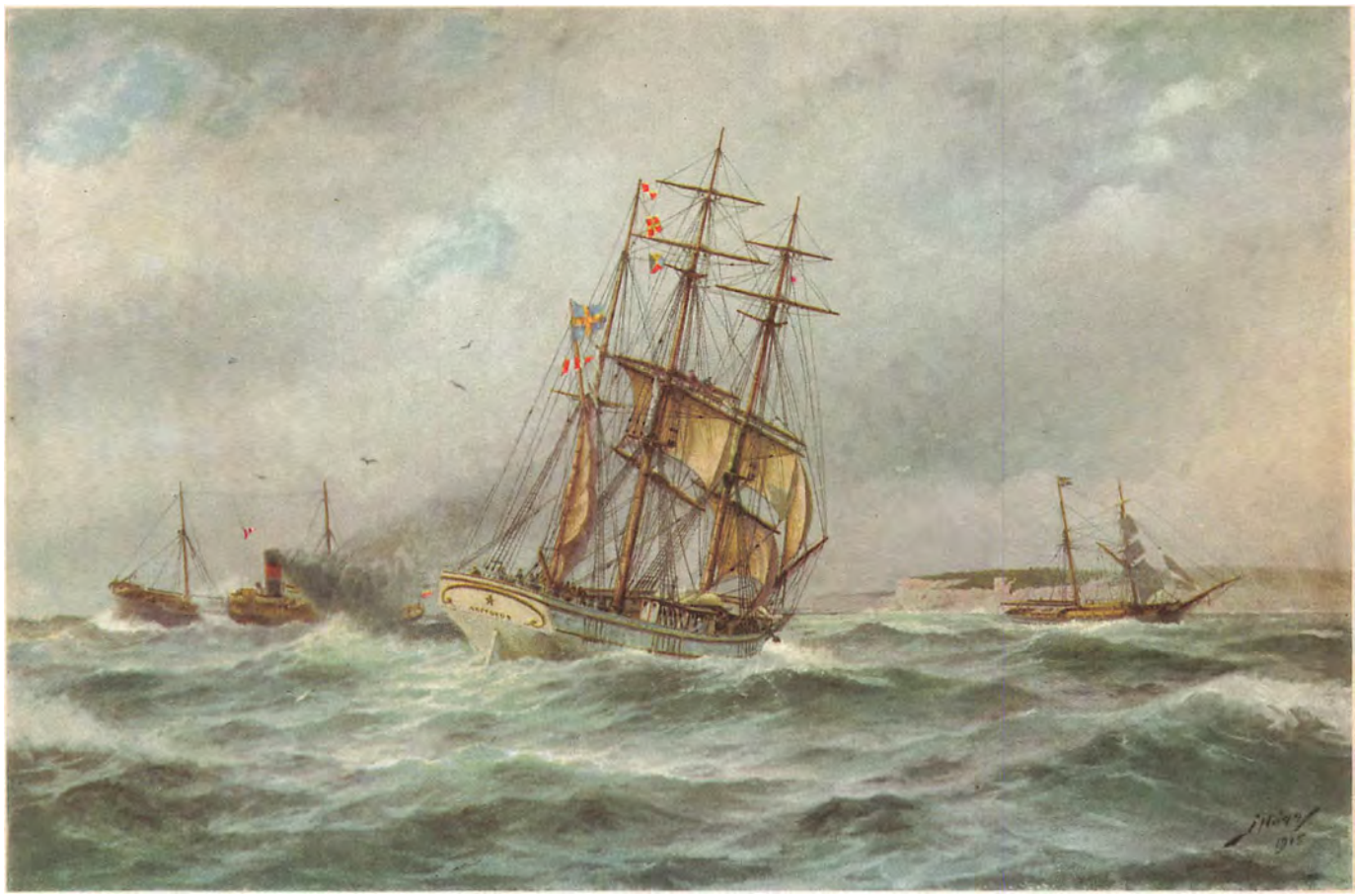


Dobbelte Mærssejl paa Barkskib, omkr. 1880.

Der er tidligere skrevet meget om Forholdene om Bord paa Handelsflaadernes Sejlfartøjer. Nogle Ord bør imidlertid ogsaa her vies dette Emne.

I det 15. Aarhundrede var Skibsførerens Myndighed meget indskrænket, og „Skibsraadet" var en Institution, der ofte gjordes Brug af. Skipperen kunde dog upaatalt gaa haandgribeligt til Værks overfor sine Undergivne. Matrosen havde først Ret til at værge sig, naar han havde faaet „det andet Slag", men senere hen fik han ogsaa Lov at bruge Vold, naar han „af Skipperen forfulgtes forud". Besætningen var i Almindelighed fra samme By eller Egn som Fartøjet og ofte Parthavere i Fragt og Last.

Efterhaanden som Rejserne i det 16. Aarhundrede blev længere, steg Besværlighederne ved at holde Provianten frisk og Vandet drikkeligt. Følgen blev Sygdomme af alvorlig Beskaffenhed, og Døden var en hyppig Gæst om Bord i Skibene.



Barkskib og Skonnert samt tysk Damper udfor Korpklint, Gotland. Oliemaleri 1915.

Nutildags er det sjældent at se de gamle Skonnerter og Barkskibe — Briggene er jo allerede forsvundne — ombord i hvilke vi, den ældre Generations Sømænd, lærte Grundtrækkene i vor Haandtering.

Vel var Aarene som Sømand ofte haarde i de Tider, men de skænkede os baade legemlige og aandelige Egenskaber, som kræves paa Søen, og de fleste af os har sikkert en god og lys Erindring om den Tid.

Martin Flodman.



Engelsk yawlrigget Lodsbaad, omkr. 1890.

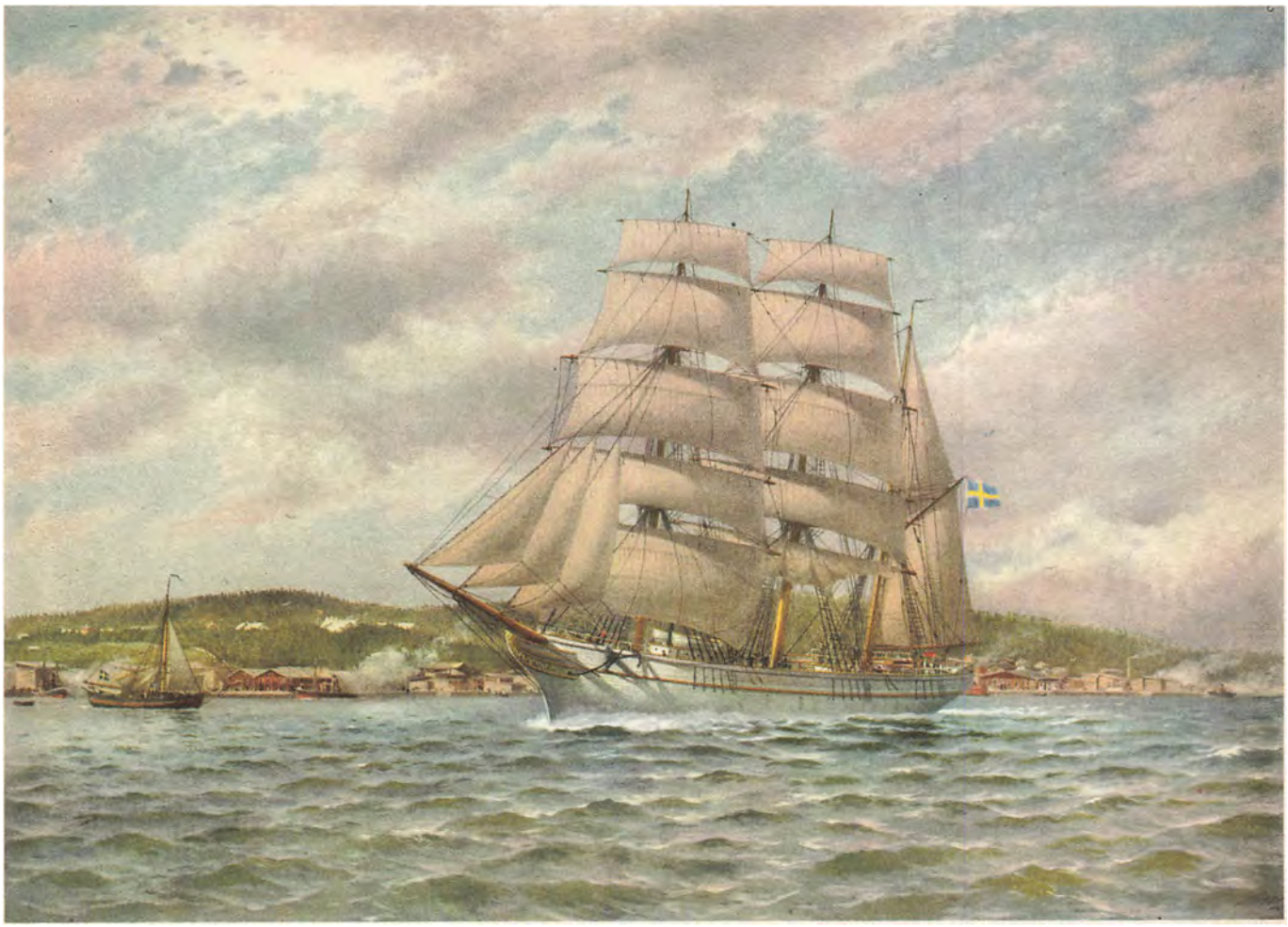
Oceansejladsen øgede efterhaanden Fordringerne om teoretisk Viden hos de Befalende — Skipper og Styrmænd — som derved opnaaede en bedre social Stilling end tidligere. Skipperen blev ansvarlig for Skibets Økonomi og Fartøjets Manøvrering, medens Styrmændene passede Navigeringen.

I det 17. Aarhundrede fik Storskibsfarten en mere og mere international Karakter, og Besætningerne sammensattes sædvanlig af Sømænd af vidt forskellige Nationaliteter. Diciplinen blev opretholdt med stor Strenghed; Prygl, Kølhaling og Dypning fra Raanokken var almindelige Straffe, som ofte medførte Tab af Livet. Indenfor Kyst- og Indsøfarten stod det bedre til, thi der holdtes de gamle patriarkalske Forhold endnu i Hævd.

Den udøvende Magt kom mere og mere i Skipperens Haand; vigtige Spørgsmaal afgjordes dog vedblivende af Skibsraadet, der som Regel — foruden Skipperen — bestod af Styrmændene, Højbaadsmanden og Overkanoneren. Paa lange Rejser medfulgte en eller flere Supercargo'er, Rederiets Befuldmægtigede; udrustede med stor Myndighed havde de hovedsagelig dog kun Ansvaret for Ekspeditionernes kommercielle Anliggender.

Underbefalingsmændene paa større Skibe udgjordes af Højbaadsmanden, Overkanoneren og Tømmermanden, samt tildels ogsaa af Kvartermestrene eller Formændene for Vagtkvartererne. Under Tømmermanden sorterede Haandværkerne, der ligesom Hovmesteren og Kokken hvad angaar Lønning m. m. stod over det øvrige Mandskab, der bestod af Matroser, Letmatroser, Jungmænd og Skibsdrenge.

Paa større Kystfartøjer klarede man sig med Skipper, Styrmand, Tømmermand, Kok, Kahytsdreng og nogle Matroser; paa mindre Fartøjer af denne Art ansaas en Besætning af Skipper, et Par Ma-



Barkskib udfor Savværket Tunadal ved Sundsvall. Oliemaleri 1920.

I den Slægt, som jeg tilhører, har blandt andre min Farfader, min Fader og hans fire Brødre samt mine tre Brødre og jeg alle været Sømænd og Førere af Sejlfartøjer af forskellige Slags — Skonnerter, Brigge, Barkskibe og Fuldriggere. Synet af noget saa smukt som Billedet af Barkskibet ovenfor faar mit firsaarige Sømandshjerte til at banke lige saa hurtigt, som det gjorde, da jeg i Ungdommen spurgte min tilkommende Hustru, om hun vilde sejle gennem Livet med mig.

Billedet faar mig ligeledes til at tænke paa 1870-ernes statelige Sejlskibe, som særlig i Passaten med deres vældige Sejlmasser og en Stime af legende Delfiner under Boven udgjorde det smukkeste Skue, forenet med en Poesi, som nu er forsvundet for Sømanden.

John Ternström.

troser og en Dreng som Kok og Kahytsdreng for at være fyldestgørende.

Hygiejnen om Bord gjorde intet nævneværdigt Fremskridt i det 17. Aarhundrede. Den medicinske Behandling indskrænkede sig til Aareladning og Laksering. Hollænderne uddelte dog paa deres Fartøjer Citronsaft til Forebyggelse af Skørbug.

Ganske vist forbedredes Hygiejnen noget i det 18. Aarhundrede, men Fugt, Urenlighed og mangelfuld Ventilation samt den daarlige Kost krævede dog vedblivende mange Ofre. Paa de svenske Ostindiefarere var Dødeligheden pr. Rejse omkring 10 Procent af Besætningen, og udbrød der en ondartet Epidemi om Bord, var man hjælpeløs. Skibet „*Finland*" mistede omkring 60 Mand paa Rejsen 1764—65.

I Skildringer af Togter til Søs fra det 18. Aarhundrede omtales ofte den ældgamle Skik, som gik under Navnet „Hønsning", og betød, at den nyankomne om Bord, naar han første Gang gik til Vejrs, skulde traktere Kammeraterne. „Hønsning" vandt paa svenske Skibe ogsaa Hævd ved Udsejling forbi Kullen, og paa alle Nationers Fartøjer ved Passage af Vendekredsene og Ækvator. Naar Linien passeredes, fik Ceremonien Form af Optog, hvorunder alle, som første Gang deltog i Passagen, blev udsatte for en ofte ret ublid Behandling — „Barbering", Indsmøring i Tjære og Fedt, Daab i vandfyldte Reservesejl m. m.



Gammel „Skuta" fra Bohuslen c. 1830.



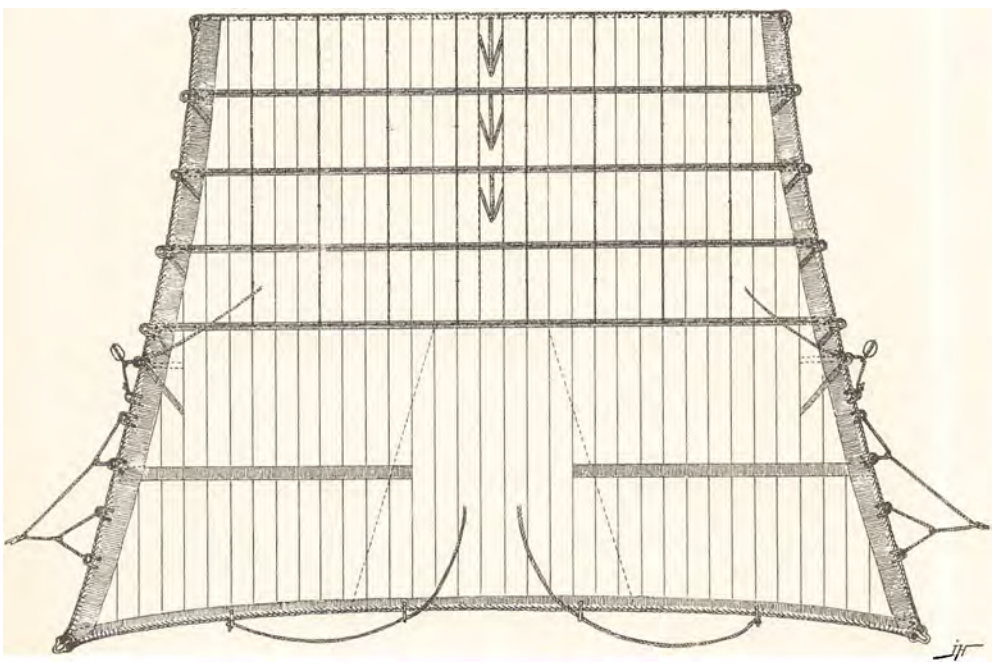
Fransk Fuldrigger bugseres til Søs. Akvarel 1897.

I det 19. Aarhundrede forbedredes de sanitære Forhold væsentligt. Mandskabets Lukaf indrettedes paa Dækket, til at begynde med under Bakken, senere i fritstaaende Dækshuse. Bedre Metoder til Konservering af Fødemidler kom i Brug, og Træfadene, hvori Drikkevandet tidligere opbevaredes, afløstes af Jerntanke.

I Storskibsfarten mødtes „Britishers, Yankees, Dutchmen og Dagos" i samme Lukaf. Skandinaverne gik længe under Betegnelsen „Dutchmen", og med „Dagos" forstod man Sydeuropæere og deres Stammefrænder i Amerika. I den europæiske Kystfart var Besætningerne dog mere ensartede.

I første Halvdel af det 19. Aarhundrede bestod Størstedelen af Mandskabet paa de nordamerikanske „Deep water ships" af Skandinaver, og disse fik efterhaanden Ry for godt Sømandskab, Hæderlighed, Orden og gode Kræfter. Omkring Aar 1900 var den svenske Nation talrigst repræsenteret blandt Udlændingene under engelsk Flag — man anslog over 5000 Mand.

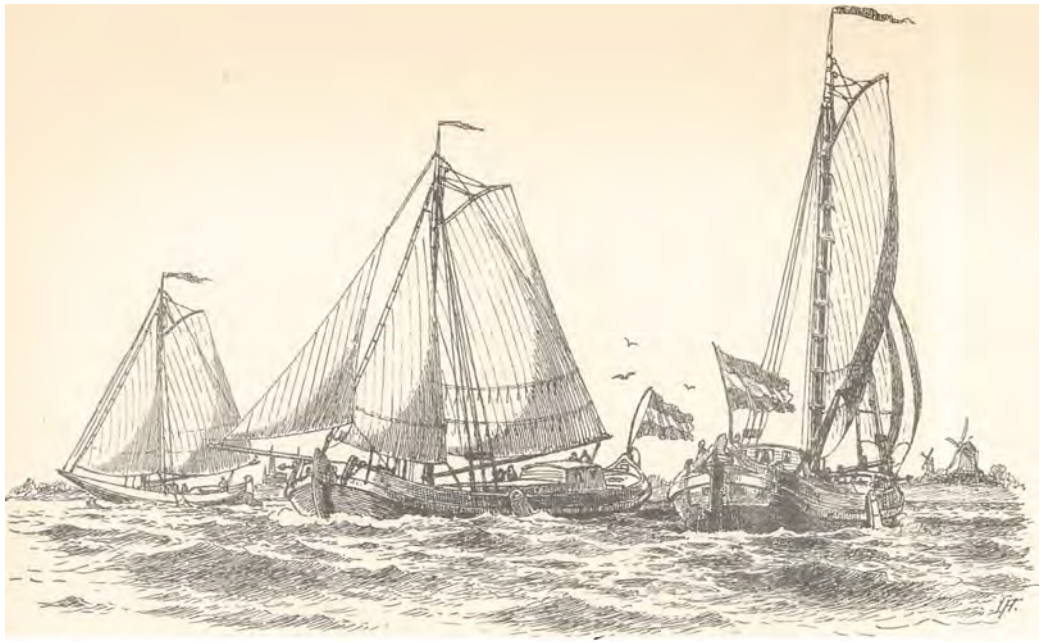
Gennem lange Tider var mange Sømænd i Oceanfarten praktisk taget „hjemløse Fanger". Naar de havde drukket Hyren op i de Havne, hvor de blev afmønstret, boede de paa Kredit i et „boardinghouse", hvorefter de paa et passende Tidspunkt blev leveret til Skibe, der manglede Mandskab. Boardingshouse-Masteren tog Erstatning for Mad og Husly i Form af et rundeligt Forskud paa Sømandens Hyre, og fik desuden Provision for „den levende Vares Fremskaffelse".



Mærssejl paa Fregat, omkr. 1860.



Skoleskibet „Abraham Rydberg“ (II), bygget 1911, og en svensk Lodsbaad udfor Landsort. Oliemaleri 1919.



Hollandske Tjalke.

Naar Sømanden næste Gang afmønstrede eller rømte fra sit Fartøj, var han nødsaget til at tage ind paa et nyt boardingshouse, og paa denne Vis var han lænket til et haardt Liv, hvor han kun i alt for korte Stunder kunde føle sig som fri Mand. Nutildags er Forholdene jo langt bedre indenfor Oceanfarten, takket være Forstaaelsen af, at ogsaa Sømandens Erhverv maa indpasses i Nutidens Samfundsorden.

For at give en Forestilling om Størrelsen af Besætningerne i de senere Tiders Sejlfartøjer kan her nævnes, at det paa et stort svensk Barkskib, som f. Eks. det i 1876 byggede smukke Skib „*Jacob*", ikke gerne tillodes, at Besætningen gik ned under 12 Mand, hvorimod den paa visse Rejser kunde øges med en Mand eller to. Foruden Føreren fandtes om Bord 2 Styrmænd, 1 Baadsmand, 1 Tømmermand, 2 à 3 Letmatroser, 1 à 4 Jungmænd, 1 Hovmester og 1 Kok.

Til sidst maa erindres om, at det 19. Aarhundredes Førere af Sejlfartøjer fik en stadig stærkere Stilling om Bord. De var ikke alene erfarne i Manøvrering, men ogsaa dygtige Navigatører, og naar de undertiden sammenkaldte Skibsraad, lyttede de vel til de Meninger, som udtryktes, men Beslutningerne fattede de selv. De var Herskere i deres lille Rige, begrænset af Luft og Hav, og naar Skibet med alle Sejl sat af Passaten førtes frem over Oceanet, nød de uden Tvivl en Følelse af Frihed uden Lige.



Engelsk Skonnert. Akvarel 1894.

Alle svenske Søfarende i min Alder erindrer sikkert den Tid, da det blaa-gule Flag kun forekom sparsomt selv i vore egne større Havne. Derimod vajede — særlig i Havnene paa Rigets Vestkyst — blandt andet det engelske Flag fra mangen Gaffelnok og Flagspil. Blandt de sejlførende engelske Fartøjer kunde man paa den Tid se et stort Antal af de smukke Skonnerter, lette at manøvrere og i Henseende til Sejlevne lige saa gode som Fuldriggere og Barkskibe. Nutildags er den svenske Handelsflaade sædvanligvis godt repræsenteret i vore større Havne — et glædeligt Syn. Særlig vigtigt er det imidlertid, at den svenske Lovgivning paa Søfartens Omraade gør det muligt for vore Rederier fremdeles at hævde Stillingen indenfor Samfærdselen paa Verdenshavene.

Bernhard Ingelsson.



Ligesom enkelte af de mindre Kystfartøjer, for hvilke der er redegjort i det foregaaende Afsnit, har været brugt i Fiskeriets Tjeneste, saaledes har ogsaa et Flertal af de i det følgende Afsnit omtalte Typer af Fiskefartøjer været anvendt til Fragtfart. Det har ofte været saaledes, at ældre Fiskefartøjer, som havde udtjent i deres oprindelige Virksomhed, har fundet Anvendelse i den for Skrog, Rigning og Besætning langt mindre anstrengende Varetransport langs Kysterne. Angaaende visse af de nedenfor omtalte Typer har det ikke været muligt at afgøre, om de stadig findes helt uforandrede, om de bruges med Motorer, eller om de helt er forsvundet. Forfatteren kan saaledes paa dette Omraade have begaaet Fejl, men haaber i saa Fald paa Læserens Overbærenhed.

Den ældste Fiskerbaadstype, som Fiskerne paa Sveriges Vestkyst omkring 1880 endnu kunde mindes, var en „Skude" med tre Master, hver med et Raasejl, samt desuden endnu et Raasejl under den stejle Klyverbom — altsaa en Type, som hvad Rigningen angaar, viste Slægtskab med den forud beskrevne Blokskude. Fiskerbaade af den her beskrevne Slags tog ikke paa Fiskeri længere bort end til Lindesnæs og var forsvundet omkring 1850. Allerede tidligere var man imidlertid begyndt at erstatte dem med Fiskebaade, som



„Roslagsskutor“ („Rospiggar“) i Stockholms Skærgaard. Oliemaleri 1907.

„Roslagsskutan“, der nu desværre kun er et Minde, var henved 14 Meter lang i Vandlinien, aaben eller halvdækket og agterude forsynet med en mindre Kahyt. Den var rigget med en forover hældende Mast med lang „kaltopp“ (Mastestykket mellem Gods og Fløjknap) og førte Gaffelstorsejl med meget lang Bom samt Stagfok. Skroget havde en fyldig Bov med runde Spantformer og afsluttedes agterude med et bredt og dybt Agterspejl, der bar Roret. Agterskibet havde S-formede Spanter, og Kølen var temmelig dybtstikkende agterover. Paa Grund af sin Form havde „Roslagsskutan“ stor Lasteevne og Stabilitet, og den var i smult Vand meget velsejlende.

Tore Herlin.



Bankefiskerbaade.

til at begynde med havde tre Master med høje og smalle Sprydsejl og stor Klyver, fastgjort til en lang Klyverbom. Lignende Baade — omend af ringere Størrelse — anvendtes i den første Halvdel af det 19. Aarhundrede, dels af Bohuslenskystens Lodser, dels — og da ofte uden Klyverbom — til Transport af Rødspætter fra Skagen til Gøteborg. Senere forandredes Rigningen væsentlig, og dermed opstod den nedenfor beskrevne Fiskerbaadstype, som endnu erindres af alle ældre Sømænd.

Bankefiskerbaaden eller „Storsøbaaden" udgjorde nemlig i lange Tider Kernen i den svenske Vestkysts Fiskerflaade. Den var fyldig, med stærkt udfaldende Bov og kraftigt Spring, havde to Master og Klyverbom og en lille Buttelur agter. Paa Stormasten førtes et Gaffelstorsejl og ovenover dette et Topsejl; Forsejlene var Stagfok og Klyver. Gigmasten agterude var forsynet med et Sprydsejl, senere et Gaffelsejl, kaldet Gig, og over dette et Topsejl. I Udrustningen indgik altid en „Robaad", sødygtig og anvendelig baade til Fiskeri, Bugsering og andet Brug. Med disse sødygtige Sejlbaade gjordes regelmæssige Fisketure til forskellige Dele af Nordsøen. Omkring Aarhundredeskiftet forsvandt de fra Fiskerflaaden; en Del fandt Anvendelse ved Stenfragterne i Bohuslen, og mange solgtes til Norge.

Da Englænderne i stigende Grad begyndte at anvende Damp-



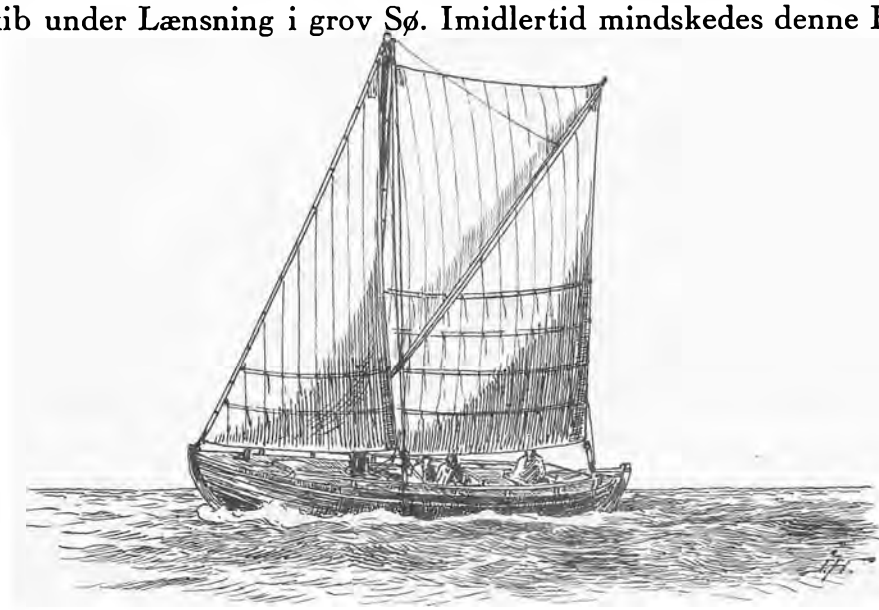
„Roslagsskuta“ udfor Gripsholm. Akvarel 1870.

Der hviler en sælsom Stilhed over dette Billede. Vandfladen genspejler Aftenhimmelens lette Skyer, Skuden glider langsomt frem med slække Skøder, og i Baggrunden løfter den ærværdige gamle Vasaborg sine Taarne mod Himlen.

trawlere til Højsøfiskeri, byggedes nemlig efterhaanden ikke mindre end omkring 200 Fiskesmakker, „Kuttere", til de bohuslenske Fiskelag, og dette blev Aarsagen til, at de hæderkronede Bankefiskebaade maatte indsættes i anden Fart. Da langt senere Bohuskystens Storfiskeri ogsaa gik over til at anvende Damp- eller Motortrawlere, gik de engelske „Kuttere" samme Skæbne i Møde som i sin Tid Bankefiskebaadene. Vi vender imidlertid senere i en anden Forbindelse tilbage til disse ketch- eller kutterriggede engelske Fiskefartøjer.

En særlig bemærkelsesværdig Gruppe blandt de svenske Kystfartøjer udgør de bohuslenske Typer, som anvendes til Fiskeri og Fragtfart samt som Lodsbaade og i Almindelighed kaldes „Kosterbaade", skønt dette Navn ikke bruges af Bohuslens Kystbefolkning. Der er skrevet og talt meget om Kosterens Oprindelse. Emelie Flygare-Carlén udpeger imidlertid Baadebyggeren Thomas i Kile paa Koster som „den første, der af Nordmanden Spjern lærte at give disse Baade den rette Form". Det forholder sig i hvert Fald saaledes, at Bygningen af Kosterbaade i Sverige begyndte i det nordlige Bohuslen og senere efterhaanden bredte sig længere og længere sydpaa.

Kosterbaaden kendetegnes ved et kort, dybt og under Vandlinien temmelig skarpt Skrog, mens det over Vandlinien er bredt, fladt og fyldigt, alle Egenskaber, som gør Baaden let at manøvrere, stiv og velsejlende og derhos rummelig, sødygtig og i Besiddelse af god Lasteevne. Fælles med næsten alle andre Typer med stærkt indfaldende Agterstævn havde Kosterbaaden i sin ældste Skikkelse den Fejl, at den skar temmelig dybt i Søen med det skarpe Agterskib under Længsning i grov Sø. Imidlertid mindskedes denne Fejl



„Kosterbaad".



Skaansk Jagt i Øresund. Oliemaleri 1911.

Jagten — særlig den Type, som fremstilles ovenfor — er et af de smukkeste Smaafartøjer, man kan finde. Allerede Skroget med dets fyldige Linier, vederhæftige Forskib, solide Agterspejl og yndefulde Spring vækker Tiltro, og den lige saa enkle som praktiske Rig giver hele det lille Fartøj et ubeskriveligt Udtryk af Formaalstjenlighed. Som ung Lods har jeg utallige Gange sejlet med Jagter af ovenstaaende Type — altid med en Følelse af Tilfredshed.

Einar Blomqvist.

efterhaanden og rettedes til Slut ved de nyere Konstruktioner. Kosterbaadens oprindelige Takkelage bestod af en Mast med Sprydsejl og Stagfok.

Paa Vestkysten har Kosteren afvekslende gaaet under Betegnelsen „Baad“ og „Jagt“. Blandt de ældre Typer, som mere og mere forsvinder, skelner man mellem de ikke sjældent kravelbyggede Fiskerjagter fra nordre Bohuslen, der er mindre brede end de øvrige Typer og maaske de smukkeste af dem alle, og Fiskerjagterne fra Lysekil- og Marstrandegnen, der er bredere og altid klinkbyggede. Riggen paa begge disse Typer udgjordes af en Mast med Gaffelstorsejl, Topsejl, Stagfok og Klyver. Fiskerjagterne i Gøteborgs Skærgaard med Omegn førte derimod som oftest foruden den nævnte Rig ogsaa en Gigmast med Sprydsejl. Blandt de her nævnte Fartøjer forekom den saakaldte Makrelbaad, eenmastet og sædvanligvis forsynet med Sprydsejl, Topsejl, Stagfok og ofte Klyver.

Et meget livligt Byggeri af store Kosterbaade har fra gammel Tid fundet Sted paa Orust og nærliggende Øer. Her maa nævnes den gamle „Lyrøbaad“ med Stormast, som førte Sprydsejl, Topsejl, Stagfok og Klyver, samt Gigmast med Sprydsejl, endvidere den meget almindeligt forekommende, i de senere Tider kravelbyggede „Kungsvikare“, eenmastet, med Gaffel- og Topsejl, Stagfok og Klyver, samt endelig „Brandalaren“, klinkbygget, fyldigere i Boven end den førnævnte, men med dennes Rig, dog forøget med en Gigmast med Sprydsejl.

Blandt de middelstore og mindre Kosterbaade kan nævnes den til Vaadfiskeri bestemte „vadbåten“ samt de ogsaa i Fiskeriets Tjeneste anvendte „kågen“ („Koggen“) og „vässingen“, muligvis



Makrelbaade.

begge af samme Type, men med forskellige Navne i forskellige Dele af Skærgaarden. Den mindste i Kosterbaadenes store Familie er „snipan“, der i nordre Bohuslen kaldes „snäcka“.



En „Thamesbarge“ ved Mundingen af Themsfloden. Oliemaleri 1923.

Det smukke Billede ovenfor er vel kendt af enhver Sømand, som har passeret Dover eller ligget til Ankers paa „the Downs“, som Farvandet ved Themsens Munding kaldes. I det sandfarvede Vand glider en „Thamesbarge“ med sit lave Skrog frem og rækker med sit Topsejl langt op i Luften. Inde imod Land ser man et svensk Barksib ligge til Ankers sammen med en dansk Skonnert og nogle engelske Sejlfartøjer, som ligger og ruller i den Dønning, der sætter ind med Tidevandsstrømmen. I Forgrunden genkender man en „Deal galley punt“, der tillige med den noget større Baad, som benævnes „Deal lugger“, i det mindste tidligere var uvurderlige Hjælpere for de Fartøjer, som ankrede eller kom i Havsnød paa „the Downs“.

C. E. Schale.



Ketchrigget Fiskerbaad fra Frederikshavn, 1894.

Kutterrigget Fiskerbaad fra Skagen, 1894.

Et senere Udviklingstrin af Kosterbaaden og den saakaldte Øresundskoster, er den store og moderne, med kraftig Motor forsynede, kravelbyggede Fiskerbaad med „Krydserhæk", der bliver mere og mere almindelig paa Sveriges Vestkyst. Den har Stormast med Gaffelstorsejl samt Stagfok og Klyver, endvidere Gigmast med trekantet Gig. Storsejlet og Giggen er begge forsynet med Bom, der er anbragt saa højt over Dækket, at den gaar klar af Dækshus og det paa Dækket arbejdende Mandskab.

Hallands og Skaanes større Fiskerbaade er beslægtet med Kosterbaaden, men de har altid haft mindre Fald paa Stævnene, særlig Agterstævnen, og kan derfor bedre end de ældre Kosterbaade lænse i grov Sø. Allerede for lang Tid siden udmærkede de skaanske Fiskerbaade, de saakaldte *Øresundskostere* eller blot Sundkostere, sig ved et fyldigt formet Agterskib, med opefter indsvunget Agterstævn, som benævnes „Krydserhæk". Den skaanske Type er talrigt forekommende helt til Karlshamn og har desuden mange Repræsentanter andetsteds.

Paa Sveriges Østkyst har der i Almindelighed ikke været store, i egentlig Forstand søgaaende Fiskerbaade. Dog maa ikke glemmes de tidligere i Stockholms Skærgaard saavel som i Aalandsskærgaarden og andetsteds forekommende svenske og aalandske Jagter med meget lavt Agterskib, de saakaldte *fisksumpara*, indrettet med Dam til Oplag og Transport af levende Fisk. Endvidere maa det erindres, at Fiskerne fra Omegnen af Gefle tidligere med smaa Skonnerter



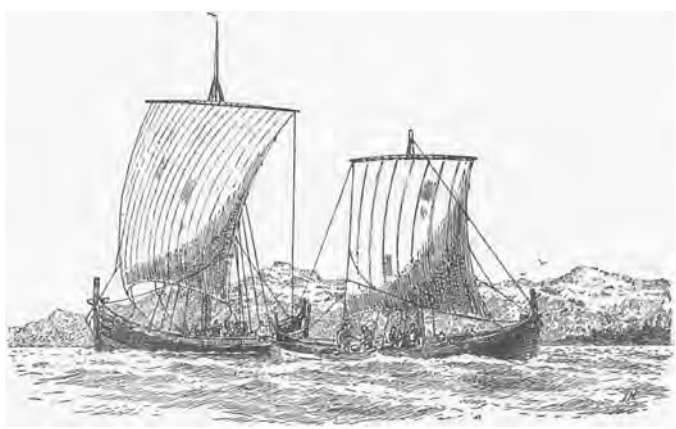
Hollandsk „Schuit“ losser sin Ladning ved Lavvande. Akvarel 1895. Læg Mærke til Bundens flade Form, Bagbordssidens Sværd, Roret, der er løftet op, den lidt om Styrbord staaende Gigmast og den ved Roret anbragte Buttelur.

som Depot- og Transportfartøjer drev Fiskeri ikke blot i nærliggende Farvande, men ogsaa helt op til Norra Kvarken.

Hist og her paa Sveriges Kyst har Benævnelsen *Fiskekvase* eller blot „Kvase" været anvendt som Betegnelse for en Del Skuder til Transport af levende Fisk. Benævnelsen synes mere at sigte til Skudens Formaal end til dens Type. I hvert Fald har den været brugt saavel om to- som eenmastede Smaafartøjer, deriblandt de senere omtalte „fisksumpar" og Aalejagter.

Lad os nu begive os over til vore Naboer Danskerne for at blive orienterede m. H. t. deres vigtigste større Fiskerbaadstyper fra Sejlfiskeflaadernes Tid. Maaske den fornemste, i hvert Fald den største, af disse Typer er den ketchriggede *Frederikshavnerbaad* med Storsejl og Gig med Gaffel, Topsejl paa Stormasten samt Stagfok og Klyver. Skroget har temmelig stort Spring, og begge Stævnes Linier er nogenlunde ens. En anden, noget mindre, kutterrigget Type er *Lynæsbaaden*, der stammer fra Isefjordens Munding; i Lighed med den foregaaende har den længe været anvendt ogsaa andetsteds paa Kysten, ikke mindst oppe ved Skagen. En mindre Slægtning er *Hornbæksbaaden*, ogsaa kutterrigget og hovedsagelig bestemt for Rødspættefiskeri. Alle disse smukke Fartøjstyper har i det store og Hele samme Skrogform.

Som Følge af Indførelsen af Motorer opstod den med ovennævnte Baade beslægtede danske *Haj-Type*, som til at begynde med var spidsgattet, men som, da Størrelsen snart blev øget, fik Agterstævn med Hæk. Disse større „Hajer" har i Stedet for Gigmast et Udblæsningsrør, der ogsaa gør Tjeneste som Flagspil. Her maa ogsaa nævnes de store, motordrevne, danske Ketcher og Skonnerter, som udstrækker deres Fisketogter til Island og Grønland, samt de med Fiskedam forsynede Fartøjer af den Art, som anvendes til Fisketransport.



Norske Nordlandsbaade af forskellige Typer.



Bankefiskerbaade omkr. 1880. Oliemaleri 1885.

Fiskerfartøjer af denne Type har spillet en stor Rolle i det bohuslenske Fiskeris Historie. De blev anvendt af de bohuslenske Fiskere, da de ved deres berømte Langfarter førte det svenske Højsøfiskeri frem i Aarene fra omkring 1860 til 1890. Med disse smaa Fartøjer besøgte de Fiskebankerne i Nordsøen og udfor den norske Kyst, undertiden helt op til Finmarken. Omkring 1885 begyndte de at sejle længere vestpaa til Bankerne Nord og Vest for Shetlandsøerne. Paa disse Togter med Bankefiskerbaade eller Bankefiskerskuder, som de ogsaa kaldtes, lagde Bohusfiskerne et Sømandsskab, en Djærvhed og et Mod for Dagen, som søger sin Lige. Med dem udkæmpede de haarde Storme, men med dem skete trods deres Sødygtighed ogsaa alvorlige Ulykker, hvor Fartøjer gik under med Mand og Mus, Ulykker som endnu mindes i de bohuslenske Fiskerlejer.

K. A. Andersson.



Engelske Fiskesmakker med Ketchrig.

Ved Norges sydlige Kyster har den eenmastede *Hvalerbaad* eller „valörbåt“ været den mest fremtrædende. Den havde tidligere Sprydstorsejl, Stagfok og Klyver; nutildags er det førstnævnte Sejl dog erstattet med Gaffelstorsejl. Den beskrives som tung, sikker og sødygtig samt som en god Bidevindsejler. Hvalerbaaden anvendes til Fiskeri, som Lodsbaad og i den mindre Fragtfart og regnes for at være Forbillede for den svenske Kosterbaad. Endvidere bør nævnes den smækre og velsejlende *Listerbaad*, forhen med Sprydstorsejl, nu med Gaffelstorsejl og Stagfok. Den betegnes af den kendte svenske Sejlsportsmand, Kommandør Carl Smith, som Norges bedste Sejlbaad. Man bør heller ikke glemme den ved Landets nordlige Kyster forekommende *Nordlandsbaad*; de større Typer af denne ældgamle Baad — „Fembørdingen“ og „Otringen“ — er dog nu forsvundet. Skroget minder stærkt om Vikingeskibet, og Riggen udgjordes ligesom paa dette af en Mast med rektangulært Raasejl.



Engelske Fiskesmakker med Kutterrig.



Bankefiskerbaade bugseret af Robaad. Akvarel 1884.

Det mesterligt udførte Billede ovenfor vækker kære Minder fra den Tid, da Motorerne endnu ikke havde begyndt deres Sejrsgang, og da Sejlet og Kunsten at sejle endnu var Livsvilkaar for Fiskeriet.

Bertil Egnell.

Det udbytterige norske Lofotenfiskeri drives som bekendt ikke alene af norske Fiskere; udenfor Territorialgrænsen fisker ogsaa andre Nationers Baade, deriblandt svenske. Nutidens store, sejlførende norske Motorfartøjer udstrækker endog deres Fisketogter til vidtstrakte Dele af det nordlige Atlanterhav.

Sluttelig maa her erindres om den ved Sveriges Kyst saa talrigt forekommende tyske *Aalejagt*, bestemt til Opkøb af Fisk og hjemmevant selv i de snævreste Farvande.

Ligesom i Sverige har Indførelsen af Motordrift ogsaa i Nabolandene fremkaldt mange Forandringer i Fiskerbaadstyperne, hvorved Sejlets Formaal bliver at støtte mod Slingring og at være et Hjælpemiddel for Fremdriften. Sejlene er derfor mindre end tidligere, Bommene er anbragt højere til Vejrs for ikke at være i Vejen for Arbejdet paa Dækket, Topsejl er almindeligvis udeladt, ligesom ofte baade Klyver og Klyverbom. Af Pladshensyn er det imidlertid ikke muligt at gøre Rede for disse nye, hovedsagelig for Motordrift bestemte Typer.

Lad os nu rette vor Opmærksomhed mod nogle faa af Englands næsten utallige, meget interessante Fiskerbaadstyper. De store *Trawlere* fra Yarmouth, Lowestoft og nogle andre Byer paa Landets Østkyst samt de noget mindre Baadtyper af samme Art fra Ramsgate, Brixham, Plymouth og flere Pladser, har længe været talrigst repræsenteret. Disse Trawlere, som vel nu kun forekommer motordrevne, udmærker sig ved smukke Linier, lige Forstavn og udfaldende Agterstævn, Ketch- eller Kutterrig og i Almindelighed



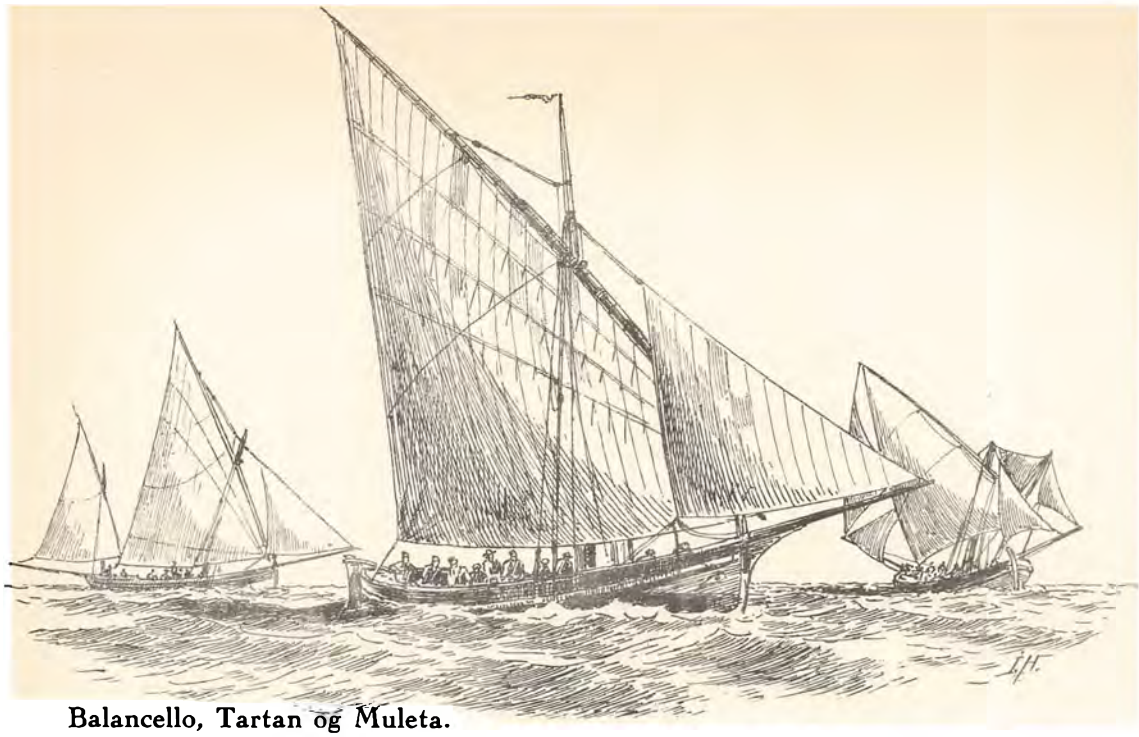
Franske Fiskerfartøjer af chasse-marée Type.



„Ved Shetlandsøerne". I Midten og til venstre skotske Fiskerbaade af Fifie-Type; til højre en hollandsk Fiskesmakke. Akvarel 1885.

Om Forsommeren kommer der fra Atlanten Nord og Syd om Shetlandsøerne salt Oceanvand ind i Nordsøen, som om Foraaret har noget mindre salt Overfladevand. Med det saltere Vand kommer Silden, og omkring Midsommer samles derfor i Havet Øst for Shetland en Mængde Sildefiskere af forskellig Nationalitet. Ved en Forbisejling paa en svensk Fiskekutter i Begyndelsen af 1905 paa Vej til Bankerne Nordvest for Shetland havde vi udfor Balta Sound samtidigt omkring 300 Baade indenfor Synskredsen. Ovenstaaende Reproduktion af Admiral Häggs enestaaende smukke Akvarel fra Shetland giver en karakteristisk Kystkontur og et livfuldt Billede af Fiskeriet, præget af Oplevelsens Ægthed. I Forgrunden og til venstre ser vi skotske Baade af den saakaldte Fifie-Type med de egenartede Luggersejl, og til højre for Klippen staar en hollandsk Baad til Søs, let at kende paa det nederst meget brede, men foroven smalle Storsejl og den langt agterud placerede Mesanmast.

Sven Ekman.



Balancello, Tartan og Muleta.

barkede Sejl. Den, det bliver forundt at se Flaader af disse Trawlere til Søs, og som har haft Lejlighed til at beundre det Sømandsskab, hvormed Fartøjer og Robaade bliver haandteret, har dermed faaet et Minde, som aldrig blegner. Det er beklageligt, at disse statelige Sejlflaader efterhaanden svinder ind og til sidst helt maa vige for Damptrawlere og Motorfiskerfartøjer, men saaledes er jo Udviklingens Gang.

Her maa indflettes nogle Ord om Betydningen af Ordet „Smakke", f. Eks. „Fiskesmakke", der jo ofte anvendes for at betegne Fiskerbaade af de Typer, der her er Tale om. De engelske Fiskere forstaar ved Udtrykket „smackrig", at Baaden fører Storsejl med Gaffel og Bom i Modsætning til Luggerriggen — „the lug rig". Man kan saaledes anvende Udtrykket „Fiskesmakke" om saavel ketch- som kutterriggede Fiskerbaade.

Smakkeriggen maa siges at have været fremherskende blandt de større engelske Fiskerbaade; Luggerriggen har derimod med Held forsvaret sin gamle Førerstilling i mindre Fisker- og Kystbaade. Som Eksempel herpaa kan nævnes de skotske *Zulu- og Fifiebaade*, de sidstnævnte dog undertiden smakkerigget, samt den af alle Søfarende kendte lille Baad, som under Navnet *Deal-Lugger* allerede fra det 13. Aarhundrede har været en Søfartens Hjælper ved „the Downs" og de nærliggende farlige Grunde Goodwin Sands.

Blandt de næsten utallige hollandske Fiskerbaade kan anføres nogle oprindelige Typer, der alle hver for sig har mangfoldige Slægtninge. *Schokkeren* har en ganske lige og meget udfaldende Forstævn,



Engelske Fiskerbaade fortøjet ved Bøje. Akvarel 1887.

Den, som kender noget til Admiral Häggs Malerier og Tegninger, ser i ovenstaaende smukke Reproduktion af en af hans Akvareller yderligere et Bevis paa den Sikkerhed, hvormed Admiralen med Pensel eller Pen gav Udtryk for, hvad han havde set paa sine mange Togter til forskellige Lande.

De to engelske eller skotske Fiskerbaade, der tørrer Sejl, en Lugger og en Kutter, er taget paa Kornet, og hele Stemningen er sikkert typisk for en stille Sommerdag i en Fiskerihavn paa den engelske Kyst.

forholdsvis smalle og lange Sværd, samt een Mast med den traditionelle Gaffel- og Stagsejlsrig. Slægtninge af denne Type er *Hengsten* og den Baad, som kaldes *Hoogaars*. En anden Grundtype er *Botteren* med noget udfaldende buet Forstavn, Sværd og Rig som den førstnævnte; dens nærmeste Slægtning er vel nok *Kvaken*, hvis Hjemsted er den blandt Turister velkendte Volendam paa Zeeland. Sluttelig har vi den tredie Grundtype *Knoten* fra Hollands sydligste Del. Endvidere maa nævnes de ofte ret store *Sildebaade*, *Fiskeslupperne* og *Luggerne*, tomastede og uden Sværd, og endelig den lille eenmastede *Pinke*, der stammer fra Scheweningen; ogsaa denne Type er som oftest uden Sværd.

Blandt de franske Fiskerbaade maa først omtales de store Ketcher fra Boulogne og andre Kanalhavne, som staar de engelske Baade af lignende Type meget nær. Den mest interessante blandt alle franske søgaaende Fiskerbaade er dog den luggerriggede Type, som har faaet Navnet *chasse-marée*. Disse Baade, der er forsynet med Fokke-, Stor- og Gigmast, Klyverbom og Buttelur — alle tre Master med Luggersejl, de to forreste med Topsejl, og desuden en stor Klyver — er ofte af betydelige Dimensioner og er en sand Fryd for Øjet. Under Napoleonskrigene var mange store chasse-marée'er udrustet som Kapere, og førte da indtil 8 Kanoner og havde en Besætning paa 40—50 Mand.

Mange franske, luggerriggede Fiskerbaade, f. Eks. fra le Havre og St. Malo, har kun to Master. De i den sidstnævnte Havn og omliggende Egne hjemmehørende tomastede Luggere har ikke sjældent været forsynet med to Topsejl paa hver Mast, Under- og Overtopsejl.

Naar det gælder at skrive om de i Portugal, Spanien og de øvrige



Spansk Fiskerbaad gøres klar til Drivgarnsfiskeri.



Fransk Trawler ved Indsejling til Havn. Oliemaleri 1892.

Naar det haarde Vejr sætter ind mod Kysten under mørk Himmel her oppe i Ångermanland, skifter Vandet Farve og bliver blaagraat med grønne Stænk i Bølgetoppene. Paa Billedet ovenfor er Farven en ganske anden. Det er Nordsøen, som ruller frem mod den franske Havns Munding, og Fiskerfartøjet, som kommer lænsende med god Fart, firer netop sit Storsejl for nogle Øjeblikke senere at passere Aabningen mellem Bølgebryderne.

En gammel Sejler og Søentusiast kan ikke undgaa at henrykkes af dette Motiv, der er saa enestaaende fint udarbejdet af en overlegen Marinemaler. *Herman Ramström.*

Lande ved Middelhavet hjemmehørende Fiskerbaade er det meget fristende at bruge mange Ord. Thi beundringsværdige er i Sandhed alle disse Fremtoninger med elegante Linier, smukke Farver, ofte stærkt hældende Master, store Latinersejl og Klyvere samt fantastisk formede Smaasejl. Ofte udsmykkes Boven med Øjne, Symbolet paa god Udkig og almindelig Aarvaagenhed.

Blandt de mange Typer maa her omtales den portugisiske *Muleta* med et Utal af morsomme Smaasejl, den spanske *Balancello* og lignende Typer paa Italiens Kyster, samt den ofte ret store *Tartan*, der maaske forekommer talrigst i Italien. Føjer vi dertil den spanske *Felucca* med de to store Latinersejl, Adriaterhavets *Bragozzi* med to, ofte dekorerede Luggersejl, det forreste mindst, samt den tomastede græske *Bratsera*, hvis Skrog minder om den tidligere nævnte Saccoleva, saa er der sagt saa meget om Fiskerfartøjer ved Sydeuropas Kyster, som Pladsen tillader.

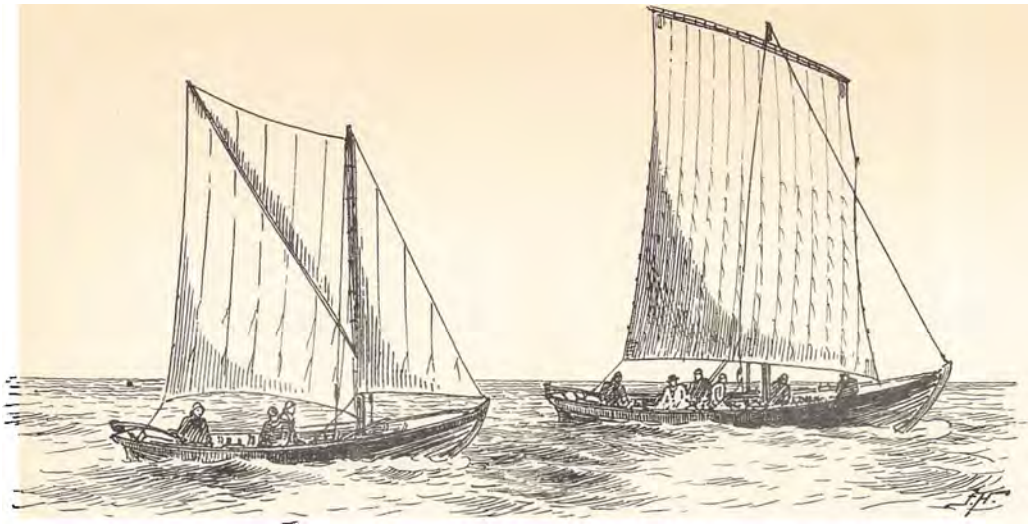




Det franske Fiskerfartøj „Bonheur“. Akvarel 1902.

Maleriet, som gengives her, skænker Beskueren et Billede af sjælden Ynde. Det smukke Fiskerfartøj „Bonheur“ ligger for Vindstille i Aftenbelysningen. I det fjerne ser man den Kyst, hvor Fartøjets Hjemsted Honfleur ligger. Om Bord længes man sikkert efter, at Aftenbrisen snart skal fylde Sejlene. Billedet er en Gave fra Kunstneren til min Hustru og mig; det har nu i mere end tredive Aar skænket os stor Glæde.

S. G. Janson.



„Blekingseka“ og dens større Slægtning „Vrakekan“.

Til Slut nogle Ord om de mere kendte svenske Fiskerbaadstyper, bestemt til Fremdrivning saavel ved Sejl som Aarer.

Bohusjollen er en mulig fra Holland stammende Baadtype, som forekommer i den mellemste og sydlige Del af Bohusskærgaarden. Den har udfaldende Forstævn, S-formede Nulspanter og stort Agterspejl. Den er rigget med een Mast med Sprydsejl og undertiden med Fok og Topsejl. Bohusjollen har i moderniseret Form vundet Indpas blandt Lystfartøjerne.

Blekingsekan er fladbundet, men har en dyb Køl; dens Bov er fyldig og har nærmest Form som Spidsen af en Spiseske eller den spidse Ende af et paa langs gennemskaaret Æg. Agterskibets stærke Fald i Forbindelse med Forskibets Fyldighed vilde medføre samme Uegnethed til at lænse som hos den ældre Kosterbaad, om ikke Blekingsekan havde et Agterspejl, som giver den stor Bæreevne agterude. Riggen udgøres af en Mast med Sprydsejl, og desuden Stagfok. Denne Baadtype er meget sødygtig, let at manøvrere og har stor Lasteevne; den krydser godt, selv med ringe Last, og lænser fortrinligt.

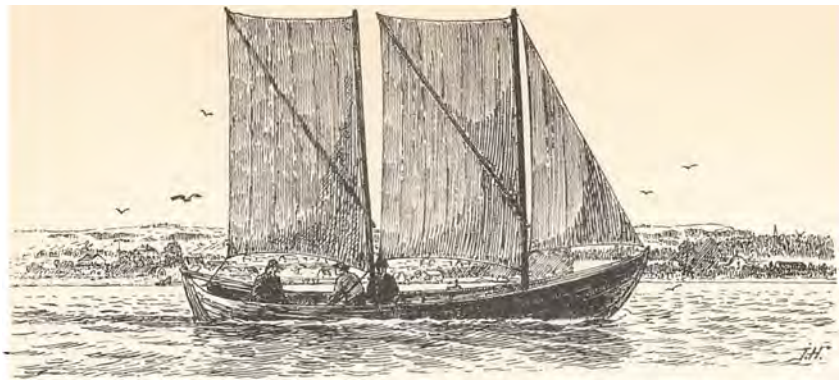


Franske Fiskefartøjer i Nordsøen. Oliemaleri 1908.

Mindet om Drengeaarenes skønne Poesi varer Livet ud, og Tiden som Søkadet staar endnu i min høje Alder for mig som en smuk Luftspejling. Billedet ovenfor, som Admiral J. Hägg malede til Erindring om vore Nordsø-togter, henviser til Forholdene i 1880-erne, da vældige Flaader af Fiskerfartøjer maanedsvis i Træk opholdt sig paa Bankerne, og da det svenske Kadetskib mere end een Gang drejede bi for at tiltuske sig fersk Fisk mod anden Proviant, mindre ensformig for Havets hærdede Arbejdere.

Billedet er for mig et kært Minde om lykkelige Ungdomsdage, da Fremtiden tegnede sig lys.

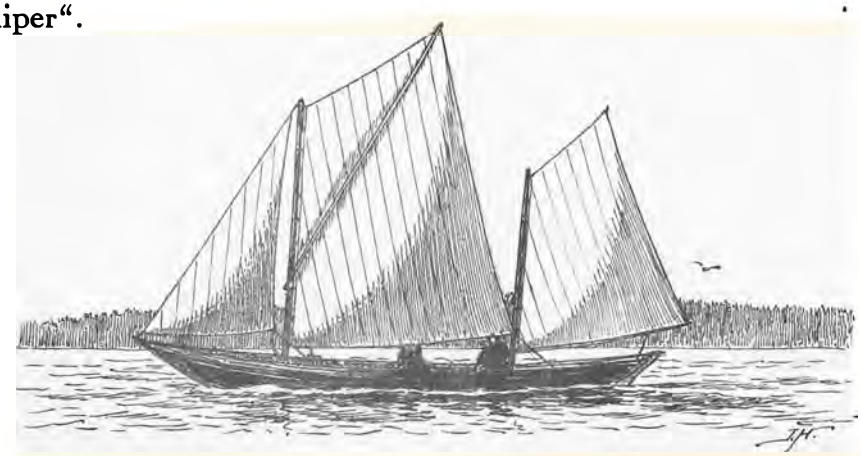
Hans Ericson.



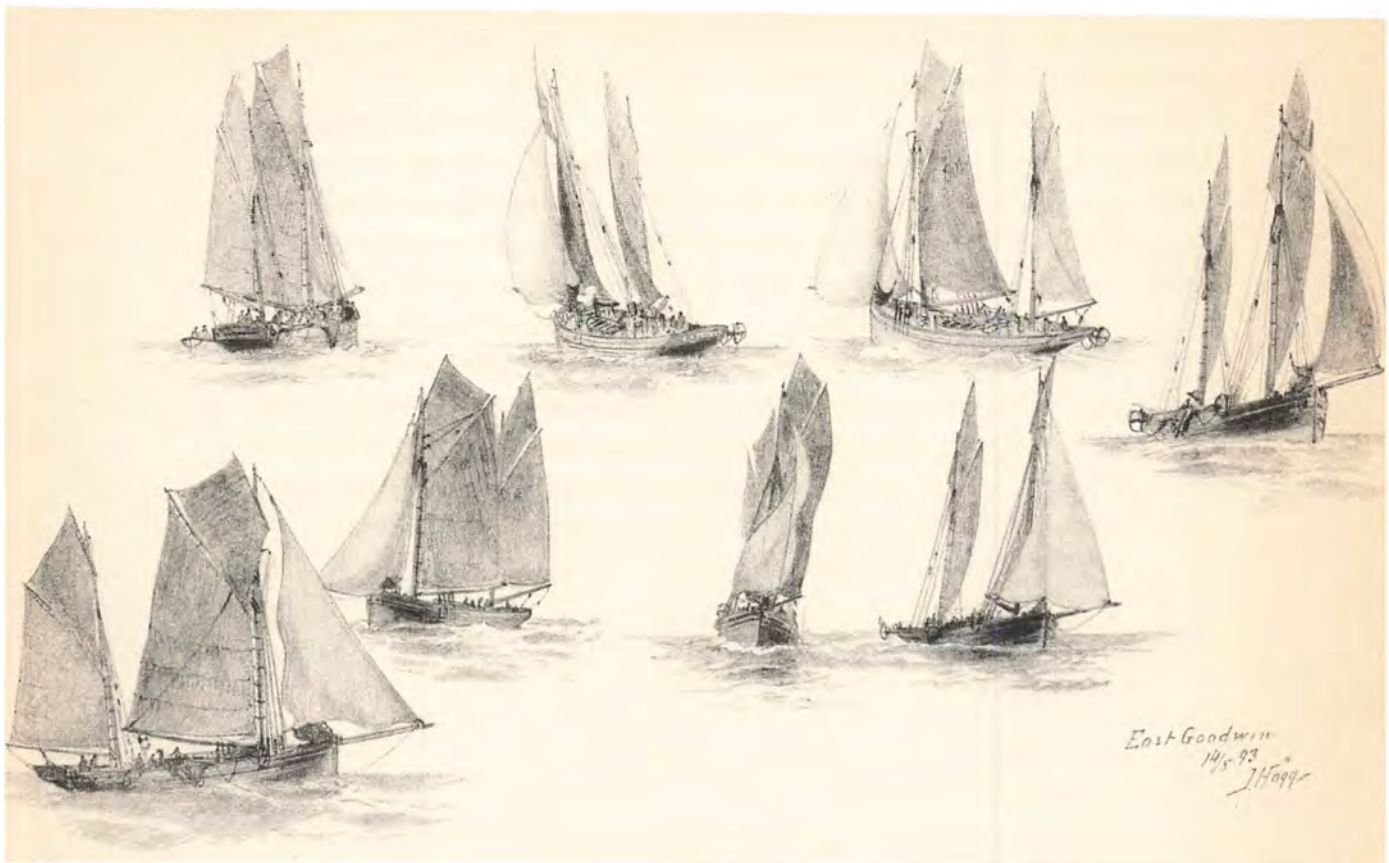
„Gotlandssnipa".

En større Type af „Blekingsekan" er *Vrakekan* eller „Storekan", tidligere forsynet med stort Luggersejl, som under Bidevindssejlads blev udspændt med en Bovlinestage (se Bugten paa det forreste Lig i det her gengivne Billede). Paa de Vrakekor, som endnu er tilbage, er Riggen forandret, sædvanlig til to Sprydsejl og Stagfok. De mindre Blekingseker fandtes tidligere paa Sveriges Østkyst helt op til Nyköpingsegnen, dog i noget modificeret Form. Nu til Dags har de maattet vige Pladsen for Motorbaadene.

Gotlandssnipan er ligesom alle andre „Sniper" spids i begge Ender; dens Rig udgøres af to Master med Sprydsejl og Topsejl samt Stagfok. Baaden er let at ro og sejler ganske godt, men den krydser daarligt mod haard Sø: den er nemlig let bygget, har kun ringe Dybgaaende og driver derfor meget. Denne Egenskab maa imidlertid ses i Sammenhæng med Nødvendigheden af at kunne trække Baaden paa Land paa Kyststrækninger, hvor der ikke findes Havne. Det kan maaske være af Interesse at vide, at gotlandske Fiskere allerede i det 17. Aarhundrede, om ikke før, deltog i Laksefiskeriet paa Norra Kvarken med store udækkede „Sniper".



„Vättersnipa".



Skitser af franske Trawlere. Blyantstegning 1893.

Skitsebogen var Admiral Hägg uundværlig saavel paa Sørejser som paa Ture i Land. Fartøjer af enhver Art, Fiskerbaade og Yachter, Havnescener, Fiskerlejer, Grupper af Søfolk, Bybilleder og gamle Bygninger, Klippe-, Strand- og Skovpartier — alt dette interesserede Kunstneren, og med sikre og hurtige Træk fæstnede han Motiverne paa Papiret.

Norrlandsnipan bør nærmest betragtes som Robaad; i hvert Fald er den kendt for sine ringe Evner som Sejlbaad.

„*Vättersnipan*“, den spidseste i sin Art, er forsynet med to Master med Sprydsejl og Stagfok. Den vandt i sin Tid stor Udbredelse andre Steder end i den Sø, hvor den oprindelig hørte hjemme, ikke mindst i Stockholms Skærgaard.

Til sidst nogle Ord om *Skibsbaade* og deres Rig. De største Skibsbaade var de i tidligere Tider paa store Sejlskibe forekommende „Barkasser“ eller Storbaade, oftest rigget med to Luggersejl og Klyver. „Slupper“ og „Laaringsbaade“ ogsaa af gammel Oprindelse, men endnu i Brug, er mindre, og i Reglen forsynet med to Luggersejl. Endvidere findes „Gig'er“ og „Hvalbaade“ eller „Sniper“ med temmelig forskelligartet Rigning; de mindste Skibsbaade, „Jollerne“, er ligesom „Prammene“ og „Gitbåtarne“ udelukkende bestemt til at ros. Paa de svenske Orlogsværfter, særlig i Karlskrona, findes endnu et betydeligt Antal gamle Slupper og Laaringsbaade, der gaar under Navnet Barkasser og benyttes flittigt af Stationernes Personel til Lystsejlads.



„Slup“ fra Korvetten „af Chapman“ under Sejl udfor den svenske Kyst. Blyantstegning 1861.



En engelsk og to franske Fiskerbaade. Blyantstegning 1894.

En af Admiral Häggs Skibskammerater udtalte en Gang sin Glæde ved at iagttage Kunstneren i Færd med at tage Skitser af forbisejlende Fiskerbaade fra Dækket af Korvetten „Saga" i Aaret 1894. „Der var ikke megen Tid at give bort", føjede han til, „men Billederne kom dog paa Papiret med en Træfsikkerhed uden Lige". Muligvis sigter Udtalelsen bl. a. til de elegant udførte Skitser ovenfor.

Naar man taler om Sømandslivet paa Sejlfartøjer, gaar Tankerne som oftest til Oceansejladsen. Kystfarernes lige saa ansvarsfulde Gerning har ikke haft samme Evne til at interessere Offentligheden, og det samme gør sig gældende for Fiskeriet, hvis Udøvere mange Steder vedblivende henter deres Levebrød paa Havet i Sejlbaade ved trælsomt og farefuldt Arbejde.

Inden Motorerne begyndte deres Sejrsgang, medførte Fiskeriet en ganske vist særegen, men meget værdifuld Sømandsuddannelse. Mandskabet paa Fiskerfartøjerne blev opdraget til dygtige Søfolk, og den ofte forekommende, langvarige Roning, samt Arbejdet med de tunge Fiskeredskaber gjorde Armene senede og Næverne haarde. Agtpaagivenheden overfor Vejr og Vind, særlig om Natten, og overfor andre Fiskerbaades Manøvrer, skærpede i høj Grad Iagttagelsesevnen og Aarvaagenheden. Det er en sand Fryd at være Vidne til, hvor overlegent Fiskerbaadene manøvreres saavel i aaben Sø som i Skærgaarden, naar de letter eller kaster Anker, eller naar de lægger til ved Skib eller Kaj.

Livet om Bord i de større Fiskerbaade var meget haardt med en Arbejdstid paa tolv til femten Timer daglig i stadigt Slid med Fiskeredskaber og Fangst. Udenfor Arbejdet samledes Besætningen i det fælles Lukaf eller Kahytten, møbleret med Træbrikse og et fast Bord. Til Middag var Kartofler og Fisk den staaende Ret: de øvrige Maaltider var smaa, men hyppige, og udgjordes af Brød og Smør og Paalæg samt Kaffe med en Æggeblomme i Stedet for Fløde, en Anretning, som heller ikke manglede ved Middagsmaaltidet. Misbrug af stærke Drikke hørte til Undtagelserne og var almindelig misbilliget indenfor Fiskeflaaderne.

Køjeklæderne bestod af en Hovedpude, et Tæppe og en Madras, som i nogen Grad blødgjorde det haarde Underlag. Nu og da skete det, at man, før man gik til Køjs, spandt en Ende om Æventyr til Søs og i fremmede Havne eller lyttede til et Stykke paa Trækspillet eller Mundharmonikaen, men siden sov man tungt, til Arbejdet skulde begynde igen.

Indførelsen af de maskin- og motordrevne store Fiskerbaade har i høj Grad lettet Arbejdet med at hente „det levende Sølv“ op af Havet. Hurtigere Rejser til og fra Fiskepladserne, Motorer til Indhaling af Fiskeredskaberne og bedre Pladsforhold — alt dette betyder mindre Slid for Fiskerne. Men i det store og hele er Livet om Bord endnu som i Sejlfiskerbaadenes Tid.



Spanske Fiskerbaade ved Gibraltar. Akvarel 1878.

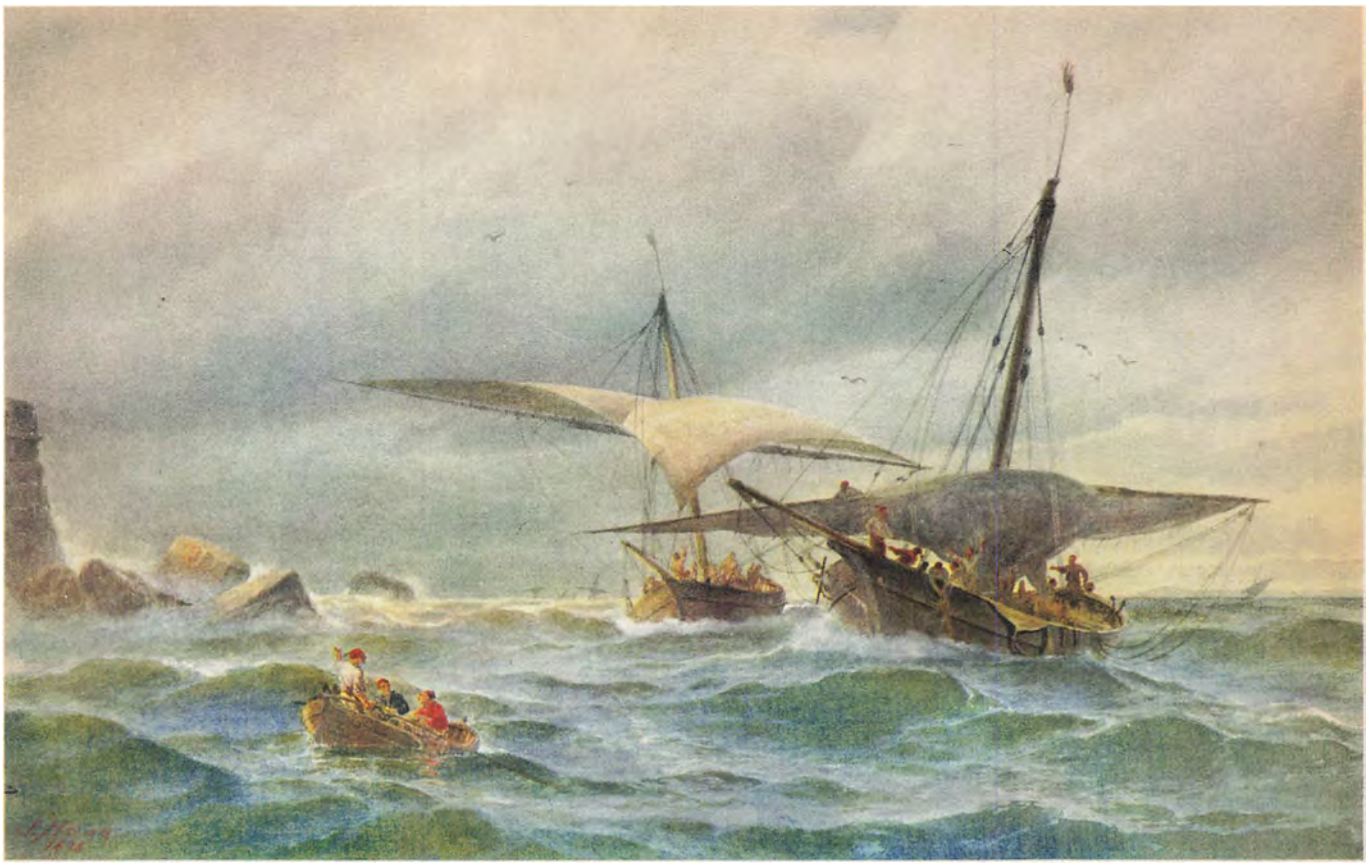
Lig Stormfugle, der først slaar sig til Ro, naar Vinden løjer af, har et Par spanske Fiskere kastet Anker paa Gibraltars Red. Solen spiller stærkt i det middelhavsblaa Vand, hvorfor der ogsaa er rigget et Sejl op for at faa en behagelig Kølighed om Bord. Storbaaden er sat paa Vandet, for at den ikke skal springe læk, og Jollen, som har hentet „government grog" fra Fæstningens Regnvandstanke, er netop ved at lægge til. I Baggrunden skimter man en af det britiske Emperiums „Wooden Walls", nu stationeret, halvvejs pensioneret, som Logiskib. Hele Billedet, der er beskyttende indrammet af Gibraltarklippens mægtige Silhouet, bevæger Sindet som et kært, gammelt Minde, thi her var jo Indsejlingen til Æventyrets Verden.

Sigurd Sternvall.

Ovenfor er Fiskernes Dygtighed i Sejlads med Sejl omtalt; der findes imidlertid endnu en Kategori af Søfolk, som endnu besidder en ikke mindre udviklet Færdighed, nemlig Lodserne. Med Opdragelse i Sejlskib og desuden uddannet paa Navigationsskole har de stedse hævdet deres Stilling som Søfartens Hjælpere. I klar Bevidsthed om hvor ansvarsfuld deres Lodstjeneste er, har de stedse vist stor Interesse for at holde deres Baadmateriel i god Stand og manøvrere det godt. De sejlførende Lodskuttere og Lodsbaade har vel maattet vige for de med Hjælpesejl forsynede Motorkuttere, men Kunsten at sejle har Lodserne endnu ikke glemt.

Man bør i denne Forbindelse nævne, at Lodserne i Sejlfartøjernes Dage ved deres Forsøg paa at bygge velsejlende Baadtyper i meget høj Grad bidrog til, at de bedst egnede Konstruktioner, saavel i Henseende til Skrog som Rigning, blev foretrukket. Saaledes blev „Blekingsekan“ tidligt kendt op langs Smaalands- og Östergötlands Kyster, og længere frem i Tiden blev f. Eks. Øresundskosteren anskaffet til adskillige Lodsstationer paa Østkysten og andetsteds.





Fiskerfartøjer udfor Algier søger Havn for optrækkende Uvejr. Akvarel 1875.

Karakteristisk for Fiskerfartøjer i Middelhavet er de smukke og sirlige, ofte broget malede Skrog, de forover hældende Master og store Latinersejl. Saavel til Ankers med Sejlene nedfiret som til Søs med alle Klude sat udgør disse Fiskerfartøjer et meget tiltalende Skue.

Særlig maa man beundre den „Flugt", som præger disse Fartøjer, naar de — som paa ovenstaaende smukke Maleri — lig Fugle lænser for haardt Vejr og søger Havn, idet de bjærger deres svulmende Sejl umiddelbart udfor Havneindløbet. Besætningens farverige Dragter og livlige Gestus bidrager til at gøre Situationen levende.

A. H. af Petersens.



Kongelig Lystjagt fra Slutningen af det 17. Aarhundrede.

Allerede i Oldtiden morede Fyrster sig med at foranstalte festlige Skuespil paa Vandet paa fantastisk udstyrede Fartøjer, og saavel i Middelalderen som i den nyere Tid fandtes mange Steder, navnlig ved Middelhavets Kyster, pragtfuldt udstyrede Galejer og mindre Baade, som blev benyttet af Fyrster og højtstaaende Personer ved højtidelige Lejligheder. Disse Pragtbaade var dog som Regel kun indrettet for Roning; de benyttedes kun sjældent og var udelukkende bygget til Fyrsters Brug.

I Sveriges Historie er der meget, der tyder paa, at allerede de tidligste Vasakonger søgte Hvile og Afveksling ved nu og da at sejle paa Mälaren, og det er rimeligt, at der dertil anvendtes særligt udstyrede Baade — sandsynligvis forsynet med Sejl. Men heller ikke disse Udflugter formede sig saaledes, at de i mere end almindelig Betydning kan kaldes Lystsejladser.

Først i det 17. Aarhundrede træffer man i Holland Baade, som svarer til vor Tids Yachter. De anvendtes dels til Befordring af Embedsmænd eller andre og var meget bekvemme paa Floder og Kanaler, og dels som virkelige Lystfartøjer. Aar 1660 modtog den engelske Konge Charles II fra Hollænderne en Yacht, som fik Navnet



Kapsejlads paa Kanholmsfjorden den 5. September 1885. Akvarel 1896.
Det maa erindres, at Kunstneren var Formand for K. Svenska Segelsällskapet 1905—1908.

Maleriet her giver et smukt og livfuldt Billede af den højtidelige Kapsejlads, som afholdtes af K. Svenska Segelsällskapet den 5. September 1885 i Stedet for den traditionelle „allmänna expedition med prissegling", som ellers hvert Aar blev afholdt i August. Udsættelsen skete for at den daværende Prins af Wales, den senere Edward VII, kunde overvære Sejladsen. Kong Oscar, Prinsen af Wales samt Prinserne Carl og Eugen overværede Kapsejladsen fra Chefsfartøjet „Drott". De kongelige Gæster blev rimeligvis ført ud til Startstedet af Orlogsflaadens Hjuldamper „Sköldmön", som skimtes til venstre. I Kapsejladsen deltog omkring tredive Yachter, deraf fem fra Finland. I Forgrunden genkendes Kutteren „Dagmar", bygget i England 1865 til Prinsen af Wales og i 1869 solgt til Sverige. Den fik den Dag anden Præmie. Længst til højre ses Orlogsflaadens Skonnert „Vanadis" med Selskabets Formand, Admiral J. Lagercrantz, som Fartøjschef. Længst til venstre sejler Kutteren „Ariel", der sejrede i sin Klasse, fulgt af Kutterne „Augusta" og „Hildur". I Baggrunden skimtes to berømte Kuttere, den svenske „Tullia" og den finske „Naja".

Rolf von Heidenstam.

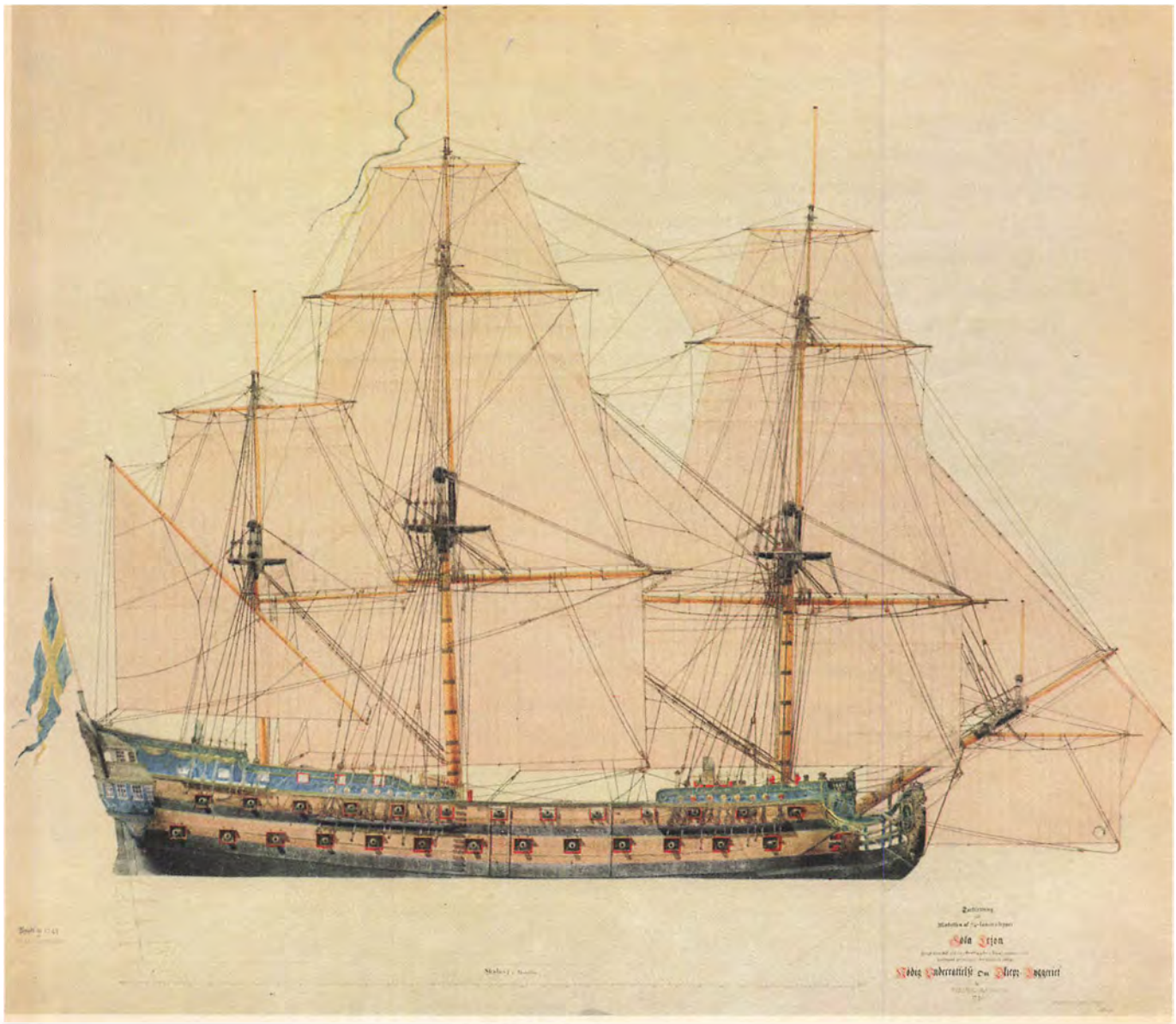
„*Mary*“, og det varede kun et Aar, før Kongen selv gav Stødet til de senere Tiders Kapsejladser. Omkring 1680 var engelske og hollandske Yachter som Regel kutterriggede, med Gaffelstorsejl, Stagfok og Klyver, desuden ofte med et Raasejl; sidstnævnte var altid forsynede med Sværd. Noget senere forekom, som allerede tidligere nævnt, ogsaa skonnertriggede hollandske Yachter.

I Slutningen af det 17. Aarhundrede var den hollandske Yachttype ogsaa naaet frem til Sverige. De Billeder, som er bevaret af disse med Sværd forsynede kongelige Lystfartøjer viser et sirligt Skrog med en Rig, der bestaar af en Mast med Gaffelstorsejl, Stagfok og som Regel ogsaa Klyver.

I det 18. Aarhundrede forandredes Yachttyperne ikke nævneværdigt; først i det følgende Aarhundrede begyndte Sejlsporten at udvikle sig, og der lagdes stadig større Vægt paa velsejlende Baade. — I Midten af det 19. Aarhundrede var den slettoppede Skonnert og den med lige Stævn forsynede Kutter de væsentligste Yachttyper. Som Eksempel kan nævnes



Skærgaardskrydser.



Farvelagt Takkeltegning i Tusch til Model af det 74-Kanoners Skib „Göta Lejon", bygget 1745. Tegningen udført 1897.

Allerede tidligt studerede Admiral Hägg indgaaende Skibsbygning og Takkelage bl. a. efter de i sidste Halvdel af det 17. Aarhundrede udgivne Arbejder af Nicolas Witzen og Cornelius van Ijk, „Architectura navalis mercatoria" (1768) af F. H. af Chapman, „The art of rigging" (1796) og „La marine" (1844) af Eugène Pacini. Han var saaledes vel udrustet for Restaureringen af de mange Fartøjsmodeller, som i Tidens Løb var blevet „pudset op" paa fejlagtig Vis eller i mange Tilfælde skødesløst behandlet og delvis ødelagt. I Forbindelse med Arbejder af denne Art udførte han nøjagtige Fartøjs- og Takkelagetegninger, der nu er værdifulde Dokumenter om uovertruffen Sagkundskab paa det marine-arkæologiske Omraade.

den svenske Skonnert „*Sverige*“, bygget 1852 og samme Aar Deltager i en Kapsejlads mod den amerikanske Kutter „*America*“ ved Isle of Wight, en Begivenhed, der vakte stor Opmærksomhed. En meget berømt Yacht var den i 1874 byggede engelske Skonnert „*Sunbeam*“. Den havde Hjælpemaskine og tilhørte Lord Brassey, som gennem mange Aar sejlede sit Fartøj paa alle Verdens Have. Ved Siden af de her nævnte Typer blev senere ogsaa Yawlen og Ketchen indlemmet blandt Lystfartøjerne.

Den hidtil fremherskende Kuttertype med lodret Forstævn og lang Klyverbom forandredes lidt efter lidt til den nu moderne Baad med langt udløbende Forskib og kort eller ingen Klyverbom. De mest kendte Yachter af Gennembrudstypen var den engelske Yawl „*Jullanar*“, 1875, og den amerikanske Kutter „*Gloriana*“ 1891. Af svenske Yachter fra denne Tid kan nævnes „*Edelweiss*“, 1892, og „*Sagnrid*“, 1894.

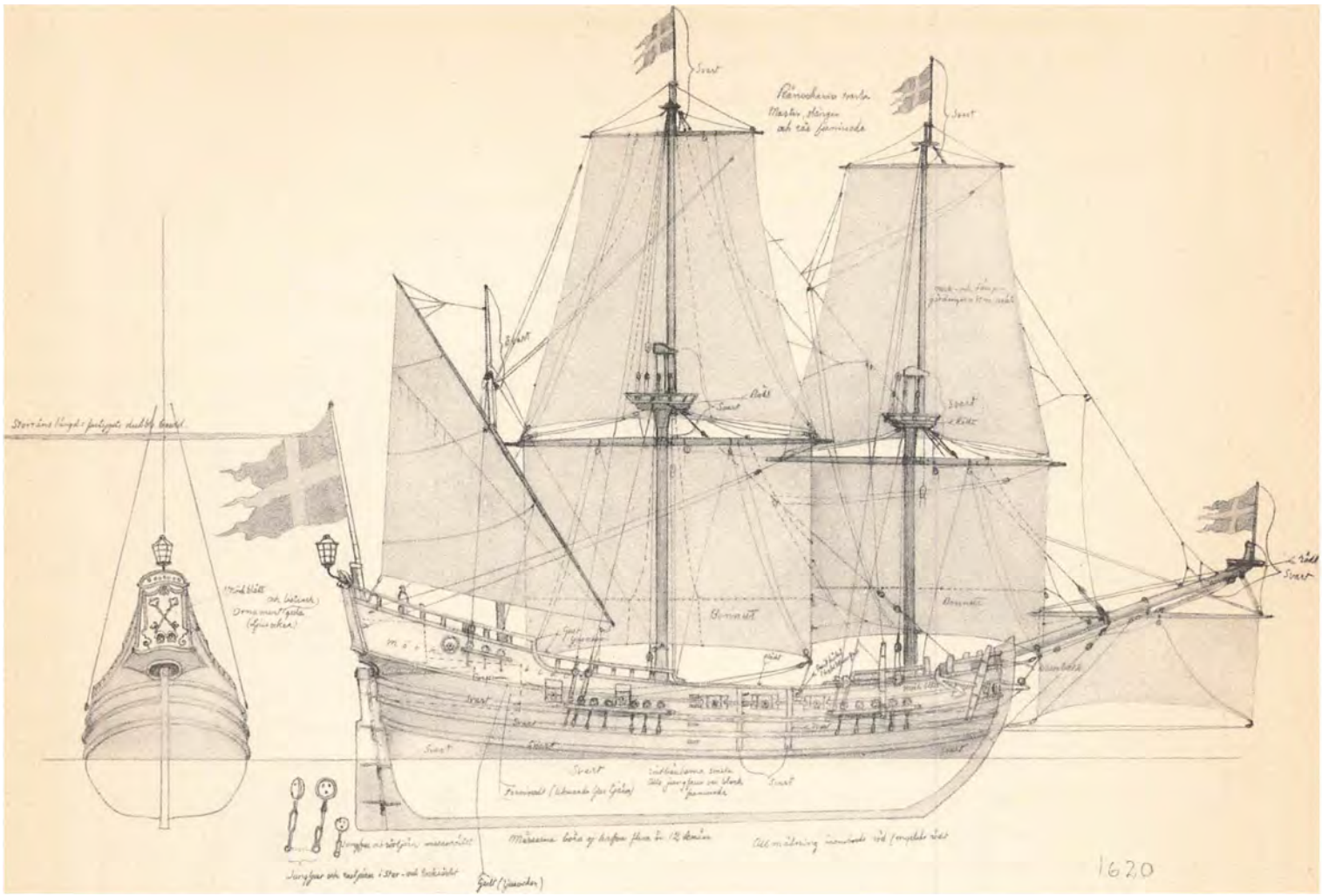
De Kapsejladser, som vakte størst Opmærksomhed, var Kampene om „Amerika-Pokalen“. Ved disse har særlig Englænderen Sir Thomas Lipton vist ægte Sportsmandsaand og ydet store økonomiske Ofre ved sine fem Forsøg paa at generobre Pokalen, hver Gang med en nybygget „Shamrock“ og hver Gang forgæves.

Af stor Betydning for det internationale Samarbejde har de i 1907 af de fleste europæiske Lande vedtagne Maaleregler været. I Sverige vedtoges ogsaa samme Aar den saakaldte Skærgaardskrydserregel, som frembragte en for Skærgaardssejlads passende Yachttype, af hvilken to Klasser ogsaa er blevet internationalt anerkendte.

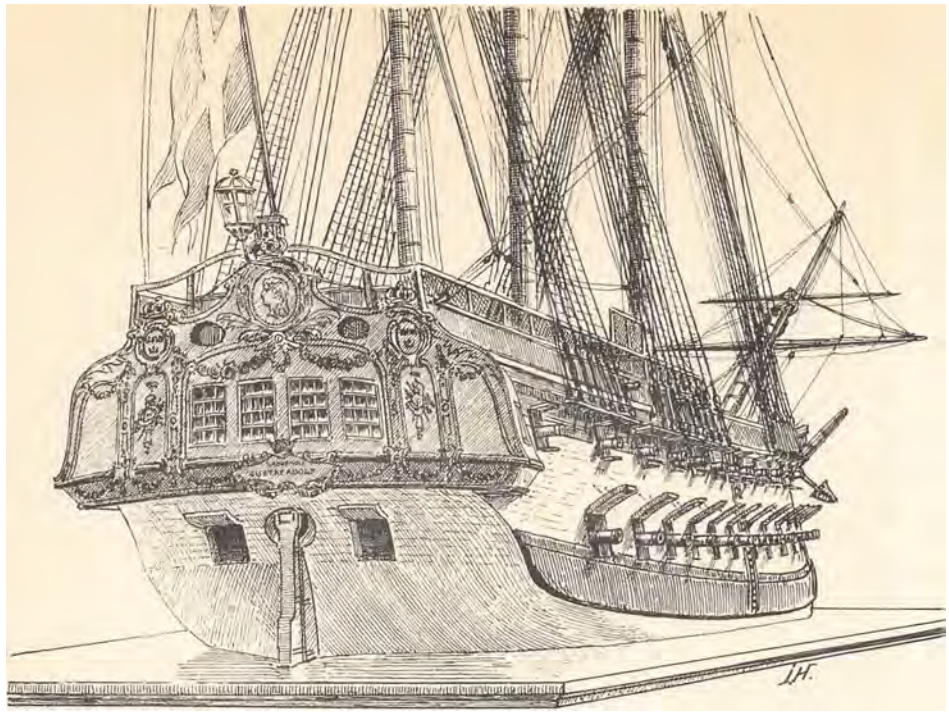
Af kendte svenske Yachter fra de senere Tider maa nævnes den i England byggede Ketch „*Fidra*“, som af Ejeren, daværende Løjtnant i Marinen Sune Tamm, i 1920—22 blev sejlet Jorden rundt, den eneste med svensk Yacht fuldførte Verdensomsejling; endvidere den Aar 1919 byggede 150 Kvadratmeters Skærgaardskrydser „Singoalla“, det største og hurtigste Fartøj af denne Klasse, samt 6-Meter Yachten efter de internationale Maaleregler „May-Bee“, som i 1927 erobrede Guldpokalen fra Amerika.



Skærgaardsbillede.



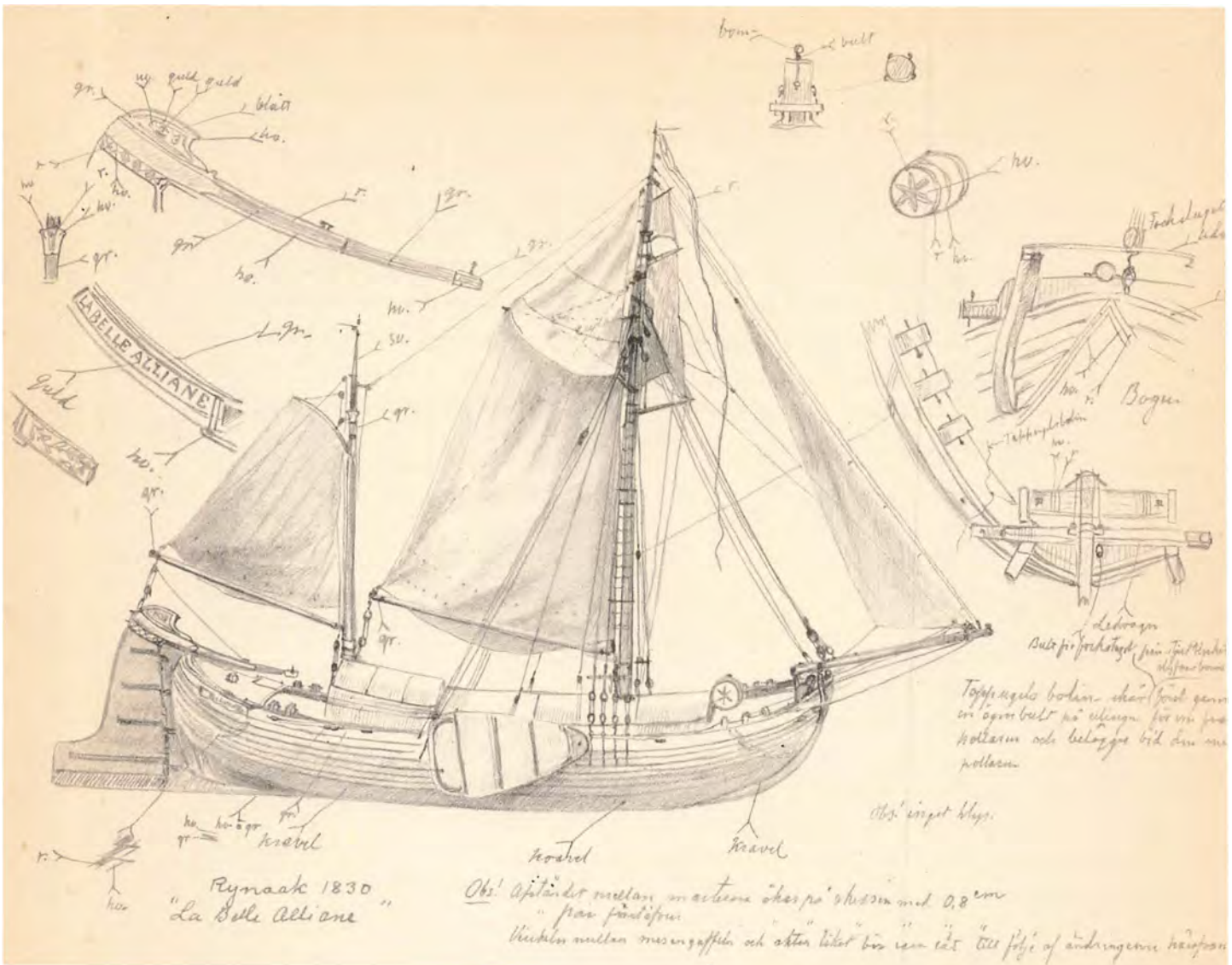
Arbejdsskitse for Rigning af en Fartøjsmodel, bestemt til at give en Forestilling om Udseendet af det navnkundige svenske Kompagniskib „Calmar Nyckel". Blyantstegning 1922. Denne Skitse er et interessant Eksempel paa de mange tilfældige Arbejder af denne Art, som Kunstneren efter Anmodning saa beredvilligt og sagkyndigt udførte, selv naar hans Tid var stærkt optaget af andet Arbejde.



I Begyndelsen af dette Værk er der skrevet om Admiral Häggs store Interesse for Marine-arkæologi og om hans omfattende Kundskaber paa dette Omraade. Gennem en meget lang Sømandsuddannelse paa den svenske Orlogsflaades Skonnerter, Brigger, Korvetter og Fregatter, som i sin Tid med berettiget Stolthed viste Flaget i fremmede Havne, forskaffede han sig et yderst detailleret Kendskab til disse smukke Fartøjer. Dette Arbejde lettedes for ham ved hans enestaaende Evne til hurtigt og sikkert at aftegne Skibe og Baade samt Detailler i Skrog og Rigning.

Ved et indgaaende Studium af de fleste Arbejder, som findes indenfor den marine-arkæologiske Videnskab, svenske som udenlandske, ved gentagne Besøg paa fremmede Landes Marine- og Søfartsmusæer lagde han med Aarene en stadig fastere Grund under sin ubestridelige Autoritet paa dette Omraade.

Admiralens her nævnte Kundskaber i Forbindelse med hans store Ansvarsfølelse og aldrig svigtende Pietet gjorde det til en bydende Pligt for ham at tage adskillige gamle Skibsmodeller, som uden hans Indgriben sandsynligvis var gaaet tabt, i sin Varetægt og bevare dem for Eftertiden. Desuden reparerede han et stort Antal Skibsmodeller og førte dem tilbage til deres oprindelige Skikkelse, idet de gennem Tiderne var blevet fejlagtigt udbedrede, særlig med Hensyn til Riggen. Den her nævnte Virksomhed berørte ganske vist navnlig de saakaldte Søkrigshistoriske Samlinger, men udstraktes ogsaa til mange andre Skibsmodeller, tilhørende Musæer, Kommuner og private.



„La belle Alliane". Skitser efter Rynak (1830) af en hollandsk Kuf. Pennetegning 1913.

Ved gentagne Besøg i maritime Musæer i England, Holland, Frankrig, Tyskland og Rusland studerede Admiral Hägg derværende Modeller og Tegninger af forskellige Typer og fra forskellige Tidsaldre. Han gjorde i vid Udstrækning Brug af den Metode at tegne Genstanden af og ved Billederne gøre Antegninger om Detailler m. m. Paa denne Maade fik han med Tiden et stort Antal Tegninger, som ikke alene har været til betydelig Nytte for hans Kunstnervirksomhed, men ogsaa er blevet et værdifuldt Bidrag til det svenske søhistoriske Museums Samlinger.

Ved dette Arbejde, som omfattede næsten fire Aartier af Admiralens Liv, og ved hans uafladelige Krav om, at de yderst værdifulde søkrigshistoriske Samlinger skulde indrettes i et Musæum, der var dem værdigt, blev Tanken om et saadant Fristed for Skibsmodeller endelig fremsat. Ganske vist blev Admiralens kæreste Drøm ikke opfyldt, nemlig at rejse en smuk Bygning paa Kastellholmen ved Stockholms Strøm, beregnet til at rumme saavel de ovennævnte Samlinger af Fartøjsmodeller som andet vedrørende Søfart, Lodsvæsen, Fiskeri m. m. Det nu ved en Donation af Bankdirektør K. A. Wallenberg oprettede „Sjöhistoriska Museet" ved Djurgårdsbrunnsviken vil dog sammen med „Sjöfartsmuseet" i Göteborg i en uoverskuelig Fremtid vidne om Sejlfartøjernes lange, endnu ikke helt afsluttede Historie.



Stockholms Strøm. Jagt under Sejl og Barkskib til Ankers. Oliemaleri 1910.

Det skymmer över höjderna på Söder
och Strömmen får en färg av silvergrått.
I väster bortom Mälarn himlen glöder,
som hade upp i brand en världsstad gått.

Kring Sancta Klaras torn och gyllne spira
det ligger kvar ännu en återglans,
som ville aftonsoln till minne vira
av skära liljor där en sista krans.

Liksom i slöjor sveps den gamla staden
med sextonhundratalets gavelhus.
Men sakta smekes ännu slottsfasaden
av några strimmor purpurfärgat ljus.

På blyinlagda rutorna det brinner,
som hölls därinne kungligt gästabud,
tills ljuset i det sista fönstret svinner
och slottet står där mörkt i nattens skrud.

Då över södra bergen sakta stiger
en jättelykta — guldröd färg den får —
och över Strömmens oro, som ej tiger,
sin spindelväv av drömmar natten slår . . .

Daniel Fallström.

Følgende Personer har meddelt Tekst til en Del af de reproducerede Billeder:

H. K. H. Prins Oscar Bernadotte.

Andersson, K. A., Dr. Byråchef, lantbr.styr:s fiskeribyrå, Stockholm.
Ankarcrona, Sten, Konteramiral, Stockholm.
Asker, C. F., Kapten, Stockholm.
Blomquist, Einar, Överlots, Stockholm.
Borin, Gustaf, Konsul, Skeppsredare, Göteborg.
De Champs, Ch., Viceamiral, Stockholm.
Dellwik, Axel, Disponent, Äppelviken.
Edlund, Gustaf, Hamndirektör, Malmö.
Egnell, Bertil, Direktör, Marstrand.
Ekman, C. E., Konsul, Skeppsredare, Visby.
Ekman, Sven, Professor, Uppsala.
Ericsson, Hans, Konteramiral, Skeppsredare, Stockholm.
Flodman, Martin, Hamnkapten, Göteborg.
Hammar, Hugo, Dr. Skeppsbyggare, Direktör för Götaverken, Göteborg.
Heidenstam, v., Rolf, Kammarherre, Ordförande i K. S. S. S., Stockholm.
Herlin, Tore, Marindirektör, Karlskrona.
Högberg, Emanuel, Skeppsredare, Stockholm.
Ingelsson, Bernhard, Konsul, Skeppsredare, Hälsingborg.
Janson, S. G., Kapten, Skeppsredare, Hälsingborg.
Johnsson, Axel Ax:son, Generalkonsul, Skeppsredare, Stockholm.
Lindman, Arvid, Konteramiral, Stockholm.
Lybeck, Otto, Viceamiral, Stockholm.
Olán, Eskil, Skriftställare, Marstrand.
Petersens, A. H. af Kammarherre, Erstavik.
Ramström, Herman, Konsul, Köpman, Härnösand.
Reuterskiöld, L., Landshövding, Stockholm.
Rosman, Holger, Direktör för Stockholms Handelskammare.
Schale, C. E., Sjökapten, Göteborg.
Sjögren, W., Sjökapten, Lidingö.
Sternvall, Sigurd, Sjökapten, Stockholm.
Ternström, John, Sjökapten, Stockholm.
Unger, G., Konteramiral, Djursholm.
Wallenberg, K. A., Bankdirektör, Stockholm.
Virgin, C. A., Kommandörkapten, Edeby, Strängnäs.

FORTEGNELSE

over de i dette Værk gengivne Oliemalerier, Akvareller, Raderinger, Laveringer og Tegninger.

Originalens Dimensioner, Højde × Bredde, er angivet i Centimeter.

Side

Gøteborgeskadren Aar 1677, 160×300, tilhører Sjöfartsmuseet, Gøteborg 17
Skibet „Öland"s Kamp 1704, 21×32, Sjöhistoriska Museet, Stockholm 19
Karl XII's Overfart til „Snappupp" 1715, 94×134, Kontreadmiral Sten Ankarcrona 21
Galejen „Upland", 51×67, tilhører K. Sjökrigsskolan, Stockholm 23
Kanonslup, Kanonjolle m. fl., 51×67, tilhører K. Sjökrigsskolan, Stockholm 25
Linieskibet „Gustaf III", 65×50 27
Søslaget ved Reval 1790, 150×300, tilhører Skibsreder Erik Brodin, deponeret i Sjöhistoriska Museet, Stockholm 29
„Paa Lægervallen". Svensk Linieskib fra Gustaf III's Tid, 176×132, tilhører Överstekammarjunkare W. von Eckermann 31
Spansk tredækket Linieskib „Santissima Trinidad", 65×50 33
Fransk Kaper, 64×94, tilhører Generallotsdirektör Erik Hägg 35
Marokansk Pirat jages, 60×50, tilhører Jägmästare Gustaf Tjäder 37
Kølhaling af en Fregat, 69×100, tilhører Sjöhistoriska Museet, Stockholm 39
Korvetten „af Chapman", 24×35, tilhører Kaptain C. F. Asker 41
Korvetten „Najaden", 27×38, tilhører Viceadmiral Ch. de Champs 43
Fregatten „Eugenie" i Magellanstrædet, 98×151, tilhører K. Orlogsmannasällskapet, Karlskrona 45
Fregatten „Eugenie" udfor Magellanstrædet, 75×120, tilhører Admiralitetsrådet H. Wolff 47
Dampkorvetten „Gefle", 52×77, tilhører Bankdirektør K. A. Wallenberg 49
Damplinieskibet „Stockholm", 23×16, tilhører Sjöhistoriska Museet, Stockholm 51
Engelsk Linieskib, 47×71, tilhører Kammerherre A. H. af Petersens ... 53
Korvetten „Norrköping", 30×20, tilhører Hr. John Swensson 55
Dampfregatten „Vanadis" i Øresund, 85×145, tilhører Kontreadmiral Arvid Lindman 57
Dampfregatten „Vanadis" i Nordsøen, 28×42, tilhører Kaptain C. F. Asker 59
Marine-Skoleskibe, 34×51, tilhører Sjöhistoriska Museet, Stockholm ... 61
Dampkorvetten „Balder", 100×155, tilhører Landshøvding L. Reuterskiöld 63
Dampkorvetten „Saga", 100×77, tilhører Disponent Axel Dellwik 65
Damplinieskibet „Stockholm" og Korvetten „Saga" 16×24 67
Dampkorvetten „Freja", 149×119, tilhører Fru Ebba Strandell 69
Svensk Kompagniskib fra omkring 1640, 160×300 tilhører Sjöfartsmuseet, Gøteborg 71
Den svenske Ostindiefarer „Finland" i Storm, 160×300, tilhører Sjöfartsmuseet, Gøteborg 73
Skibet „Provincen Gotland", 100×150, tilhører Fabrikant Rolf Wessman 75
Ostindiefareren „Wasa", 160×300, tilhører Sjöfartsmuseet, Gøteborg... 77
Svensk Koffardiskib „Providentia", 105×153, tilhører Generalkonsul Axel Ax:on Johnson 79
Gotlandsk Galease, 35×52, tilhører Apoteker E. Nyman 81

Side
Hollandsk Barkskib, 40×57, tilhører Byrådirektör E. Fægersten 83
Svensk Polarskib „Vega", 42×60, tilhører K. Svenska Segelsällskapet, Stockholm 85
Svensk Barkskib og Skonnert, 93×144, tilhører Fru Hildur Åberg 87
Svensk Barkskib, 137×193, tilhører Fru Bessie Jacobsen 89
Fransk fuldrigget Skib, 33×23, tilhører Kommandør Arvid Hägg 91
Svensk Skoleskib „Abraham Rydberg II", 110×150, tilhører Direktør E. Högberg 93
Engelsk Skonnert, 18×13, tilhører Docent Gunnar Hägg 95
„Rosslagskutor", 90×140, tilhører Civilingeniør Einar Egnell 97
„Roslagsskuta", 24×32, tilhører Fru Hertha Hägg 99
Skaansk Jagt, 130×100, tilhører Civilingeniør Carl Montelius 101
Thames-barge, 65×100, tilhører Sjöhistoriska Museet, Stockholm 103
Hollandsk Schuit, 28×21, tilhører Kaptain Henning Hägg 105
Svenske Bankefiskerbaade, 78×125, tilhører Ingeniør C. H. Åhrberg . 107
Svenske Bankefiskerbaade bugseres, 51×33, tilhører Doktor og Fru S. Bolin 109
„Ved Shetlandsøerne", Fiskerbaade, 28×40, tilhører Generallotsdirektör Erik Hägg 111
Engelske Fiskerbaade, 16×23, tilhører Fru A. M. Sundström 113
Fransk Trawler, 66×55, tilhører Kunstneren Herman Hägg 115
Fransk Fiskerfartøj „Bonheur", 67×50, tilhører Kaptain S. Gustaf Janson 117
Franske Fiskerfartøjer, 54×71, tilhører Kontreadmiral Hans Ericson .. 119
Fransk Trawler, Skitser, tilhører Sjöhistoriska Museet, Stockholm 121
Fiskerbaade, engelsk og fransk, tilhører Sjöhistoriska Museet, Stockholm 123
Spanske Fiskerbaade, 27×40, tilhører Fru A. M. Sundström 125
Fiskerfartøjer udfor Algier, 45×72, tilhører Kammerherre A. H. af Petersens 127
Kapsejlads paa Kanholmsfjorden, 50×70, tilhører K. Svenska Segelsällskapet, Stockholm 129
Takkeltegning, Skibet „Göta Lejon", 116×135, tilhører Sjöhistoriska Museet, Stockholm 131
Arbejdsskitse, Skibet „Calmar Nyckel", 67×102, tilhører Sjöfartsmuseet, Gøteborg 133
„La belle Alliane", hollandsk Kuf, tilhører Sjöhistoriska Museet Stockholm 135
„Stockholms Strøm", Jagt og Barkskib, 45×84, tilhører Fru Elsa Kraak 137

REGISTER

over de i dette Værk omtalte Typer og Benævnelser for Fartøjer og Baade.

	I Teksten Side:	I Billede Side:
Aalandsskude	80	
Aalejagt	106, 110	
Baggara	84	
Balancello	116	112, 114, 125
Bankefiskerbaad	98, 100, 107	98, 107, 109
Barkasse	122	
Barkskib (Bark)	48, 62, 66, 68, 72, 83, 87, 89, 94, 103	11, 35, 70, 72, 83, 85, 87, 89, 103, 137
„Blekingseka“	118, 120, 126	118
„Blockfösare“	46	
Blokskude	46	
Bohusjolle	118	
Bojert	46	
Boomschuit	82	
Botter	114	
Bragozzi	116	
Brandalare	102	
Brander	17, 20	
Bratsera	116	
Brig	30, 36, 48, 61, 64, 67, 74, 87, 89	61, 67, 76
Brigantine	21, 48, 74	21, 76
Chasse-marée	35, 114	35, 110, 117
Chebeck	72	37, 74
Dampfregat	34	57, 59
Dampkorvet	34, 36, 67	49, 63, 65, 67, 69
Damplinieskib	34, 67	51, 67
Deal Galley Punt	103	103
Deal Lugger	103, 112	
Djunk	84	
Drage (Drageskib)	15, 18	
Felucca	116	
Fifiebaad	111, 112	111
Fiskekutter	113	108, 113
Fiskekvase (Kvase)	106	
Fiskesmakke	100, 112	108, 119
Fiskeslup	114	
„Fisksumpa“	104, 106	
Fløjte	44	44
Frederikshavnerbaad	106	104
Fregat	12, 24, 29, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 41, 45, 47, 57, 59	29, 37, 39, 45, 47, 57, 59
Fregatskib	44, 68, 70	
Fuldrigget Skib	62, 70, 72, 89	72, 75, 91, 93
Galease	76, 81	53, 78, 81
Galej	22, 30, 128	
Galliot	21, 46, 78	21
„Galär“	22, 23	23
Gig	122	
„Gitbåt“	122	

	I Teksten Side:	I Billede Side:
Gotlandssnipa	120	120
Gyassa	84	
Hajbaad	106	
Handelsskib	18, 26, 44	17
Hengst	114	
Hermafroditbrig		76
Holk	18	
Hoogaars	114	
Hornbæksbaad	106	
Hukkert	46	
Hukkertgalease	46	
Hukkertjagt	46	
Hvalerbaad (Valörbåt)	108, 122	
Jagt	78, 101, 102	13, 82, 101, 128, 137
Jolle	122	
Kanalpram	46	
Kanonbarkasse		25
Kanonjolle	25, 30	25
Kanonslup	25, 30	25
Karavel	18	20
Kat	46	
Keel	80	
Ketch	76, 78, 106, 112, 114, 132	104, 108, 126
Klipperskib	44, 54, 56, 57, 60, 62	54
Knarre (Knorre)	15, 16	
Knot	114	
„Kofart“	18	
Koffardiskib	17, 18, 79	79
Kogge	18, 18, 102	16
Kompagniskib	26, 52	71, 113
Korvet	12, 30, 32, 34, 36, 40, 41, 42, 43, 63, 65, 69	41, 43, 49, 55, 63, 65, 67, 69
Kosterbaad	101, 102, 104	100
Krejer	18, 46	
Kuf	76, 78	78, 135
Kungsviker	102	
Kutter	78, 100, 106, 112, 113, 129, 130 132	82, 104, 108, 113, 129
Kvak	114	
Kvase (Fiskekvase)	106	
Laaringsbaad	122	
Langskib	15, 16	
Linieskib	24, 29, 30, 32, 34, 36, 53, 77	14, 27, 28, 29, 31, 33, 51, 53, 67
Listerbaad	108	
Lodsbaad	126	
Lodskutter	126	41, 88, 93
Lugger	113, 114	35, 113, 117
Lynæsbaad	106	104
Lyrøbaad	102	
Makrelbaad	102	102
Monteret Skib	26	
Muleta	116	112
Mälarjagt	48	
Mærskrejer	18	
Mærseskib	18	
Mærssejlsskonnert	74	76
Mørserbarkasse		25
Nordlandsbaad	108	106

	I Teksten Side:	I Billede Side:
Nordlandsjægte	80	80
Nordlandssnipa	122	
Ostindiefarer	48, 52, 58, 90	73, 77, 79
Pinas	22, 44	
Pinke	114	
Polakka	76	
Poon	80	
Pram	122	
Rangskib	38	
Realskib	38	
„Roslagsskuta“	48, 78, 80, 97	97, 99
Saccoleva	76	
Schuit	80, 82	105
Schokker	112	
Sildebaad	114	
Skonnert	36, 48, 62, 64, 68, 72, 74, 76, 87, 89, 103, 104, 106	74, 78, 87, 95, 103, 129
Skonnertbrig	76	76
Skruelinieskib	34	
Skude	46, 78, 80, 81, 96	90
Skærgaardsfregat	30	
Skærgaardskrydser	132	130
Slup	78, 122	82, 122
Sletskonnert	62, 76	78
Slettoppet Skonnertskib	48, 62, 68, 72	74
Smakke	76, 78, 112	108, 111, 119
Snaubrig	48	
Snipa	102, 120, 122	
Snække	15, 102	
Spejlskib	22	
Storbaad	48, 78, 122	
Storsøbaad	98	
Tartan	116	112
Thames-Barge	80, 103	103
Tjalk	80, 82	94
Tredækket Linieskib	28, 32	33
Trawler	100, 110	108, 115, 121
Valörbåt	108	
Vliebaad	44	
Vrakeka	120	118
„Vänerpese“	46	
Væssing	102	
Vättersnipa	122	120
Yacht	128, 130, 132	53, 129, 130
Yawl	76, 78, 132	82, 88
Zulubaad	112	
Øresundskoster	104, 126	

IVER C. WEILBACH & CO.

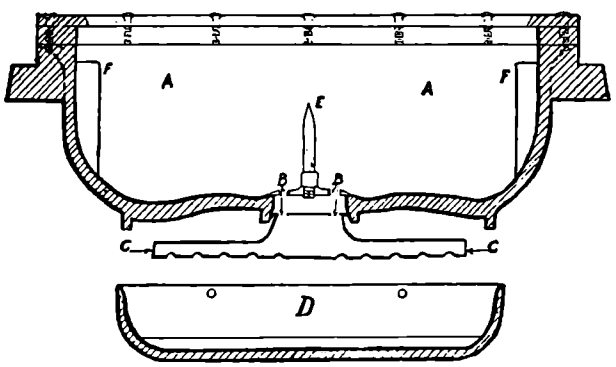
Sølver og Svarrer

Amaliegade 30 . København K.

Telefon Central 1027 — 5627

VIKING SPRITKOMPASSER

Snit gennem
„Viking" spritkompas



A. Den støbte kompasskål.
B. Huller til forbindelse mellem kompasskål og luftkasse.
C. Luftkasse til optagelse af udvidelse og sammentrækning af vædsken.
D. Den støbte bundskål.
E. Fosforbroncepivot.
F. Styrestreg.

Vore spritkompasser fremstilles kun i een kvalitet, nemlig den bedste vi formår. De er fremstillet efter mange års erfaringer, både til søs og på vort værksted og står fuldt på højde med de dyreste udenlandske.

Kompaskoppen i »Viking« kompasser er af støbt metal; i bunden, der består af to adskilte *støbte* dele — kompasbunden og bundskålen — ligger luftkassen, der tjener til at optage udvidelsen eller sammentrækningen af spritten. Denne luftkasse, der består af en riflet metaldåse med fjedrende låg og bund, kan optage disse forandringer i vædskens volumen. I billige kompasser danner luftkassens tynde, riflede flade den indvendige bund i kompasset, hvilket let opdages ved at se ned i kompasset under rosen. Vibrationer i den tynde bundplade kan gennnem vædsken forplantes til kompasrosen og gøre denne urolig. »Viking« kompasset derimod er støbt i eet hele, og forbindelsen mellem vædsken i kompaskop og luftkasse er indskrænket til to huller i den støbte bund. Luftkassen er beskyttet af en støbt bundskål, der indeholder bly til afbalancering af kompasset.

Kompasrosens diameter er 4-6 cm mindre end kompaskoppens, og denne er derfor forsynet med udbyggede styrestreger. På den måde undgår man medslæb af rosen. Kompasrosen er fastgjort til en svømmer, der er forsynet med 4 korte, kraftige magneter. Kompasset bliver derved aperiodisk, eller — som det på engelsk kaldes — »Deat Beat«. Svømmeren er endvidere forsynet med safirdup. Pivoten, på hvilken svømmeren hviler, er af en særlig fosforbroncelegering. Pivot-spidsen er ikke sylespids, men derimod afrundet og poleret, hvilket bevirker, at kompasset selv efter lang tids forløb bibeholder samme gode indstillingsevne.

ECO 512 1800-4-51

