Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

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



THANING OG APPELS BILLEDSERIE

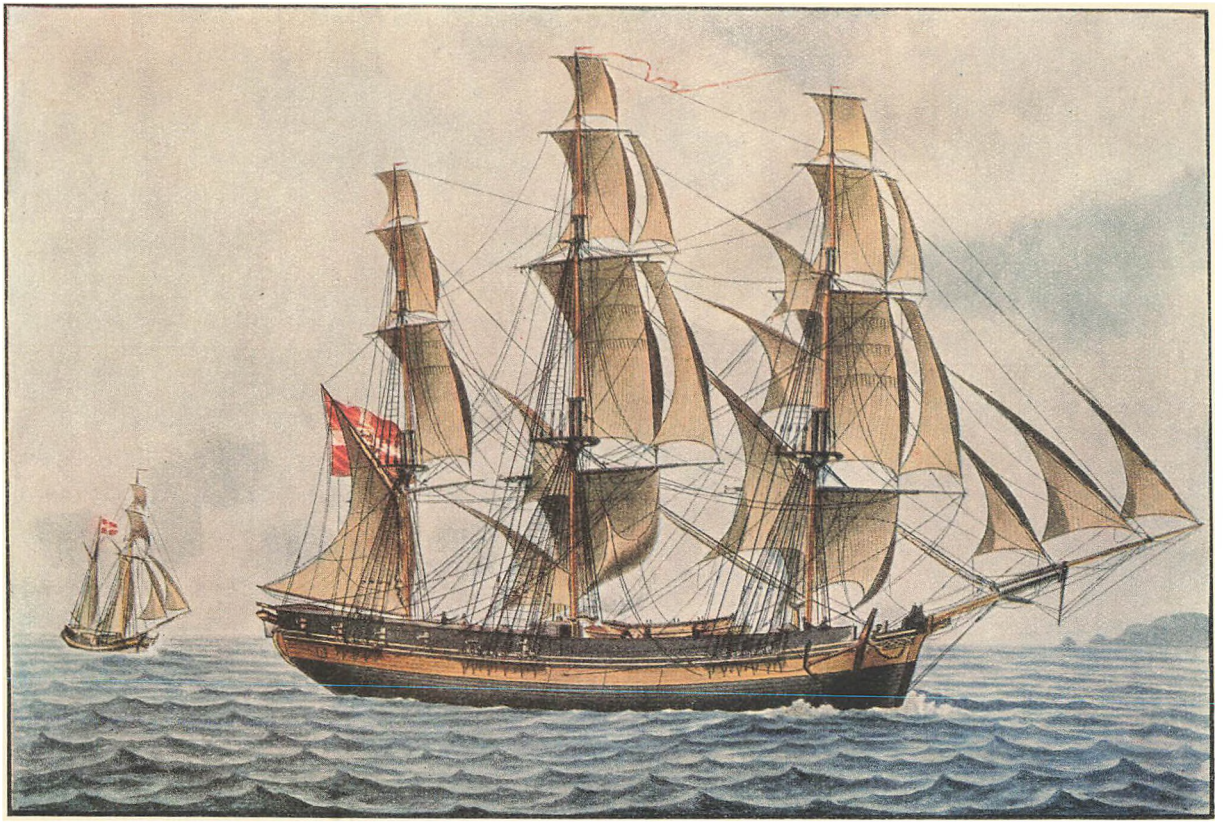
Danske

SEJLSKIBE

AF B. v. MUNTHE AF MORGENSTIERNE

DANSKE

SEJLSKIBE



Farvelagt Tegning af Nicolas Cammillieri, 1807: Barkskibet „Victoria" af Flensborg.

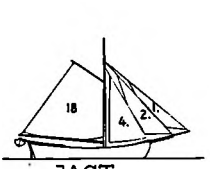
THANING & APPELS BILLEDSERIE
UNDER REDAKTION AF PETER KOCH

DANSKE
SEJLSKIBE

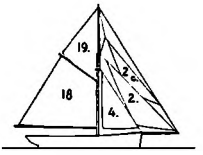
AF
B. v. MUNTHE AF MORGENSTIERNE

KØBENHAVN
THANING & APPELS FORLAG
1948

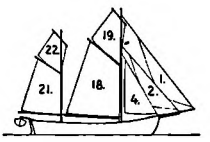
DANSKE SEJLSKIBSTYPER.



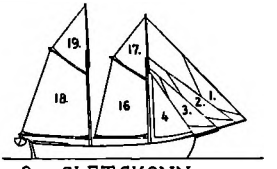
JAGT



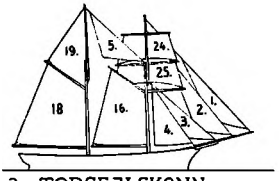
SLUP



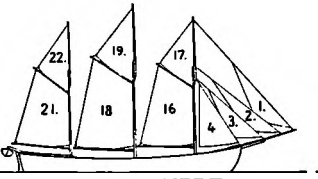
GALEASE



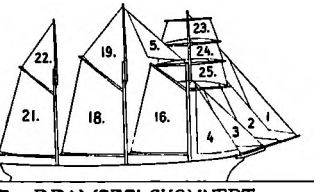
2 M. SLETSKONN.



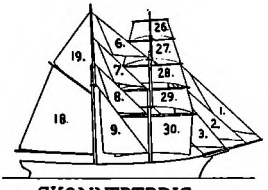
2M. TOPSEJLSKONN.



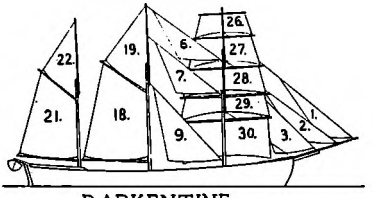
3M. SLETSKONNERT



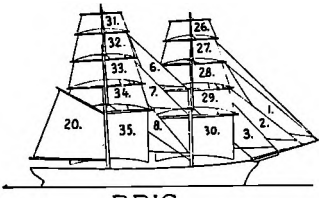
3M. BRAMSEJLSKONNERT



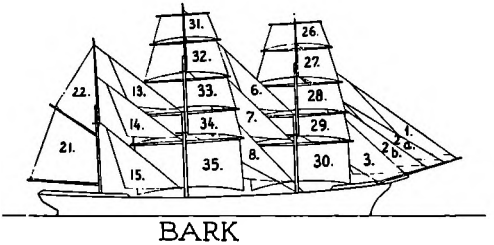
SKONNERTBRIG



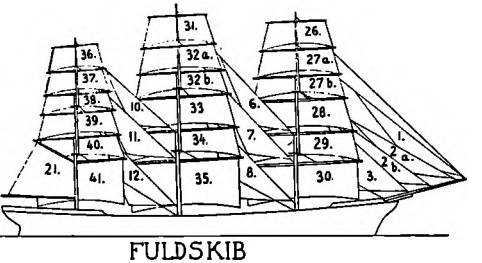
BARKENTINE



BRIG



BARK



FULDSKIB

1. Jager
2. Klyver
   a. yder Klyver
   b. inder Klyver
   c. flyve Klyver
3. Forestængestagsejl
4. Stagfok
5. Store Mellemstagsejl
6. — Rejlstagsejl
7. — Bramstagsejl
8. — Stængestagsejl
9. — Stagsejl
10. Kryds Rejlstagsejl.
11. — Bramstagsejl
12. — Stængestagsejl
13. Mesan Bramstagsejl
14. — Stængestagsejl
15. — Stagsejl
16. Skonnertsejl
17. Fore Gaffeltopsejl
18. Storsejl
19. Store Gaffeltopsejl
20. Brigsejl
21. Mesan
22. Mesan Gaffeltopsejl
23. Bramsejl
24. Overtopsejl
25. Undertopsejl
26. Fore Rejl
27. Bramsejl
   a. fore Overbramsejl
   b. fore Underbramsejl
28. Fore Overmærssejl
29. — Undermærssejl
30. Fok
31. Store Rejl
32. Store Bramsejl
   a. store Overbramsejl
   b. store Underbramsejl
33. Store Overmærssejl
34. — Undermærssejl
35. Storsejl
36. Kryds Rejl
37. — Overbramsejl
38. — Underbramsejl
39. — Overmærssejl
40. — Undermærssejl
41. Berginer

Indledning.

Paa et par primitivt sammenholdte egestammer stagede et par mand sig bort fra kystens graahvide strandkant med kurs mod de kratbevoksede holme ude i fjorden. Saaledes begyndte velsagtens eventyret om søfarten i Danmark for aartusinder siden.

Senere lærte man sig brugen af paddel og aare og endnu senere ogsaa af sejlet, der først i vore dage helt har maattet vige for damp- og motorskibet med dets rytmiske stempelklang syngende gennem staalpladers dirrende flader.

Gennem tiden har en lang række forskelligartede fartøjstyper været hjemmehørende langs vore vidtstrakte kyster. Det danske skib har naturligt – ikke mindst siden middelalderen med dens intimere samkvem med omverdenen – baaret præg af den udvikling, der har fundet sted inden for skibsbygningskunsten i andre lande særlig i Nordeuropa. For den under kong Hans i 1400-tallet oprettede orlogsflaade gælder det iøvrigt, at den i en højere grad end handelsflaaden i visse perioder har været under stærkere indflydelse af middelhavslandenes, Frankrigs og senere Englands skibsbygningstekniske principper.

Mængden af forskelligartede skibstyper med et utal af skrog- og rigningsdetailler har beriget det danske sprog med et stort antal maritime udtryk, ikke blot rent nordiske, men ogsaa adskillige fordanskede, engelske, hollandske og plattyske. Ikke mindst i 1600-tallet gjorde den højt udviklede hollandske søfarts indflydelse sig stærkt gældende her i landet. Det kan dog nævnes, at en lang række maritime udtryk benyttet den dag i dag i de europæiske søfartsnationer har deres oprindelse i de nordiske sprog. At redegøre for alle disse udtryk ligger uden for denne bogs rammer. Her er blot tilstræbt i store træk at vise eksempler paa skibets udvikling, at give navnene paa de almindeligste af disse typer og vise disses mest karakteristiske træk.

Orlogsmarinens fartøjsbenævnelser lader sig lettest gøre til genstand for redegørelse, idet navne paa typer m. v. er fastsat i marinens reglementer gennem tiden. Betydelig vanskeligere stiller det sig, naar talen er om handelsskibenes typebetegnelser. I ældre tid helt op til omkring 1800 var typerne som oftest angivet efter skrogformen (f. eks. barken hvis skrog var bredere, fyldigere og tungere end fregattens men iøvrigt rigget som denne). I visse tilfælde gaves benævnelsen efter saavel skrogform som rigning (f. eks. jagtgaleasen, hvis skrog var jagtens, dets rigning galeasens). Først i løbet af 1800-tallet gik man i al væsentlighed over til at benævne skibet efter dets rigning. Den rige mulighed for individuel skaberglæde, der ved variation af skrog og rigning gaves datidens skibsbygmestre, aabenbarede sig i et væld af forskelligartede konstruktioner, der dog som oftest kun blev til „krydsninger" mellem de gængse hovedtyper.

Hvad yderligere besværliggør en redegørelse for typebetegnelserne, er det forhold, at kendskabet til middelalderens skibe er yderst beskedent. Ganske faa og temmelig mangelfulde fund er det materiale, forskningen i dag kan arbejde med. En række benævnelser er imidlertid kendt. Hovedparten af disse stammer dog fra kilder, hvis paalidelighed maa anses for noget tvivlsom. Ikke mindst grundet paa skrivekunstens ringe udbredelse i hine tider maa det formodes, at de, der som skrivere repræsenterede denne høje kunst, næppe har været i besiddelse af nogen overdreven maritim kyndighed. For dem har et „skib" sikkert været et „skib", baade naar de prentede dets type og navn, eller naar de paa pergamenten tegnede en sirlig vignet. Samme reservation maa vist ogsaa tages, naar det gælder de ikke saa faa afbildninger fra tiden, der bl. a. i form af kalkmalerier forekommer i vore kirker. Visse detailler tiltrods er det dog temmelig primitive skibsgengivelser, man fra denne periode stilles overfor. Selv om disse naturligvis giver et indtryk af datidens fartøjer, maa man sikkert for langt størstepartens vedkommende opfatte disse som symboler paa skibe skabt af kunstnere for hvem livet paa søen var noget livsfjernt, og for hvem den dekorative og artistiske helhedsvirkning har været det primære.

Naar størsteparten af de i denne bog gengivne oldtidsfartøjer viser ikke-sejlførende baade, skal det paapeges, at de er medtaget, fordi de danner et naturligt grundlag for den udvikling, der senere har fundet sted.

Gennem talrige jordfund er egen – baaden i dens mest primitive form – samt jernalderens og vikingetidens fartøjer vor tid velbekendt. Navnlig denne

sidste periode har øvet en meget stor indflydelse paa senere tiders skibsbyggeri og søfart. I disse aarhundreder fuldstændiggjordes den særprægede nordiske klinkbygning – en byggemetode der benyttes den dag i dag ikke blot her men over hele verden.

Først hen i middelalderen kom skibsbyggeriet under indflydelse af vore sydlige naboer. Dette kom paa mange maader til at betyde en stagnation, hvilket gav sig udtryk i tunge og mindre sødygtige fartøjer, der ganske vist var rummeligere, end hvad hidtil havde været kendt. Udenrigshandelen havde taget fart, og købmandens krav om forøget skibsrum maatte honoreres.

Indtil langt hen i 1800-tallet foregik bygningen af handelsskibe „paa klamp", hvilket vil sige, at skibsbyggeren – uden brug af tegninger – rejste sit skib efter de praktiske erfaringer og de traditioner, der gennem aarhundreder var gaaet i arv fra slægt til slægt. Orlogsmarinen havde derimod allerede i 1600-tallet taget videnskaben i sin tjeneste. Det skyldtes ikke mindst dennes fremragende konstruktører, at en række dygtige bygmestre kom til at udgaa fra holmen, og som gennem deres virksomhed ved private værfter landet over kom til at øve en afgørende indflydelse paa skibsbygningskunstens stærke udvikling i 17 og 1800-tallet.

Ikke mindst under paavirkning af amerikanske og engelske byggeprincipper opnaaede dansk skibsbygningskunst meget store resultater i sidste halvdel af 1800-tallet, og en række velsejlende og rummelige skibe søsattes fra vore værfter. Dette højdepunkt faldt sammen med redernes krav om erhvervelse af hurtigsejlende fartøjer, der var konkurrencedygtige over for den stadig voksende dampskibstonnage. Men kampen var for ulige. Dampskibet med dets større hastighed og sikkerhed gjorde sejlskibet urentabelt og efter slutningen af 1. verdenskrig var dettes dage hurtigt talte. En stor del af flaaden blev solgt til udlandet, motorer blev indbygget i de skibe, der blev tilbage – og med den moderne motorsejler er ændrede byggeprincipper taget i anvendelse ved de fleste værfter. I Dag er sejlet kun af sekundær betydning.

For værdifulde oplysninger og raad ved udarbejdelsen af denne bogs manuskript bringer jeg hermed herr civilingeniør Knud E. Hansen min oprigtigste tak.

Sandsynligheden taler for, at tømmerflaaden har været den første form for fartøj benyttet her i Norden. Egen er en udhulet stamme skabt ved ild og flintredskab og er „Baaden" i dens mest primitive form. Naar det imidlertid formodes, at den i tømmerflaaden har haft en forgænger, skyldes det det forhold, at den svære egestamme er forudsætningen for tildannelsen af denne baad. Først langt hen i stenalderen har dette imidlertid været tilfældet.

Den paa billedet viste ege fra Aamosen er en typisk repræsentant for stenalderbaaden. At egen imidlertid ikke blot hører hjemme i den fjerne oldtid viser den kendsgerning, at man saa sent som i 1800-tallet benyttede saadanne fartøjer bl. a. paa Falster.

At egerne kan have haft anseelige dimensioner, viser os fundet fra Brigg i England, idet et her fremdraget fartøj maaler sine 15 m.

Grundet paa sin smalle og lave form har egen ikke været egnet til sejlads i sø, og meget hurtigt har man sikkert ved hjælp af tilbygning søgt at øge baadens sødygtighed.

1 EGE.
Original. Nationalmuseet.



Fund af fartøjer fra bronzealderen (o. 1500–500 f. Kr.) er ikke gjort i Norden. Ved hjælp af ristninger i sten og metal – de s. k. helleristninger – er det dog muligt at danne sig et vist indtryk af samtidens fartøjer. Meget taler for, at disse har været vidjeflettede og betrukket med dyrehuder. Sandsynligvis har man til beskyttelse af det skrøbelige skrog forsynet dette med en skærmende slædekøl, der ikke mindst ved slæbning over land fra vandløb til vandløb og ved ophaling paa land har haft stor værdi.

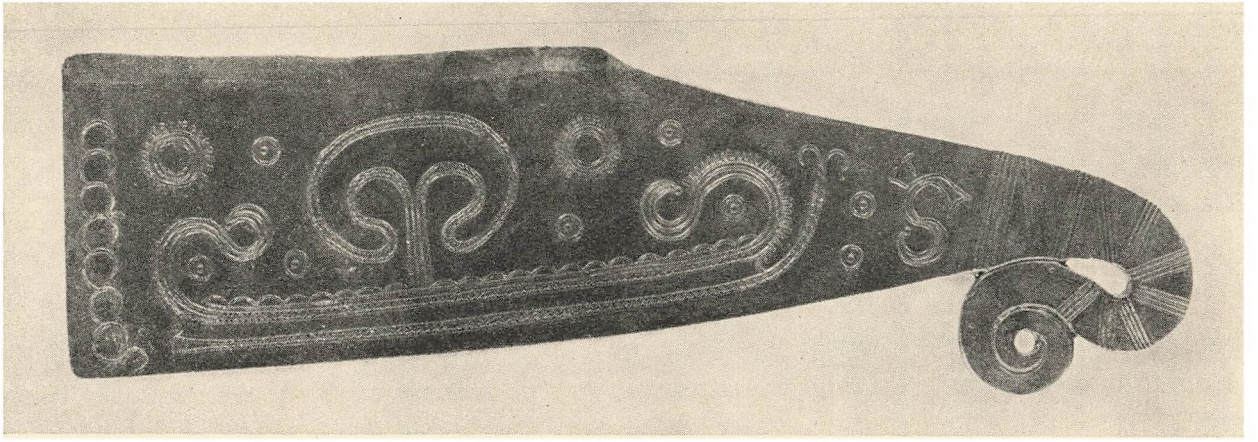
Paa adskillige afbildninger er besætningen symboliseret ved lodrette streger. Op til 120 mand er talt. Den paa billedet viste konstruktion skulde have en længde af ca. 26 m og med en besætning paa 60 mand veje ca. 32 tons.

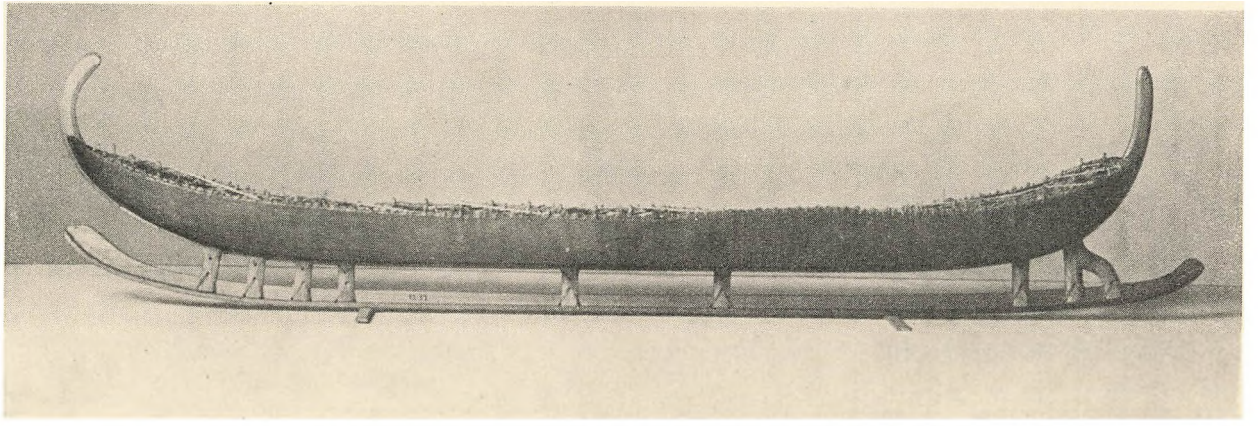
Endnu i vore dage benyttes benævnelser som yderhud, ishud, baand o. l., og det kan med sikkerhed formodes, at disse direkte stammer fra de dage, da en hud var en dyrehud og et baand var et bastbaand, thi i dag er disse ord uden forbindelse med det virkelige liv.

At datidens fartøjer har været sejlførende er ikke bevist. Det er sandsynligt, og den her afbildede ragekniv synes bl. a. at bevise formodningen.

BRONZEALDERBAADE.

2 *Ragekniv fra Hornum, Skanderborg amt. Original. Nationalmuseet. Rekonstruktion udført af J. Kusk Jensen. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.*



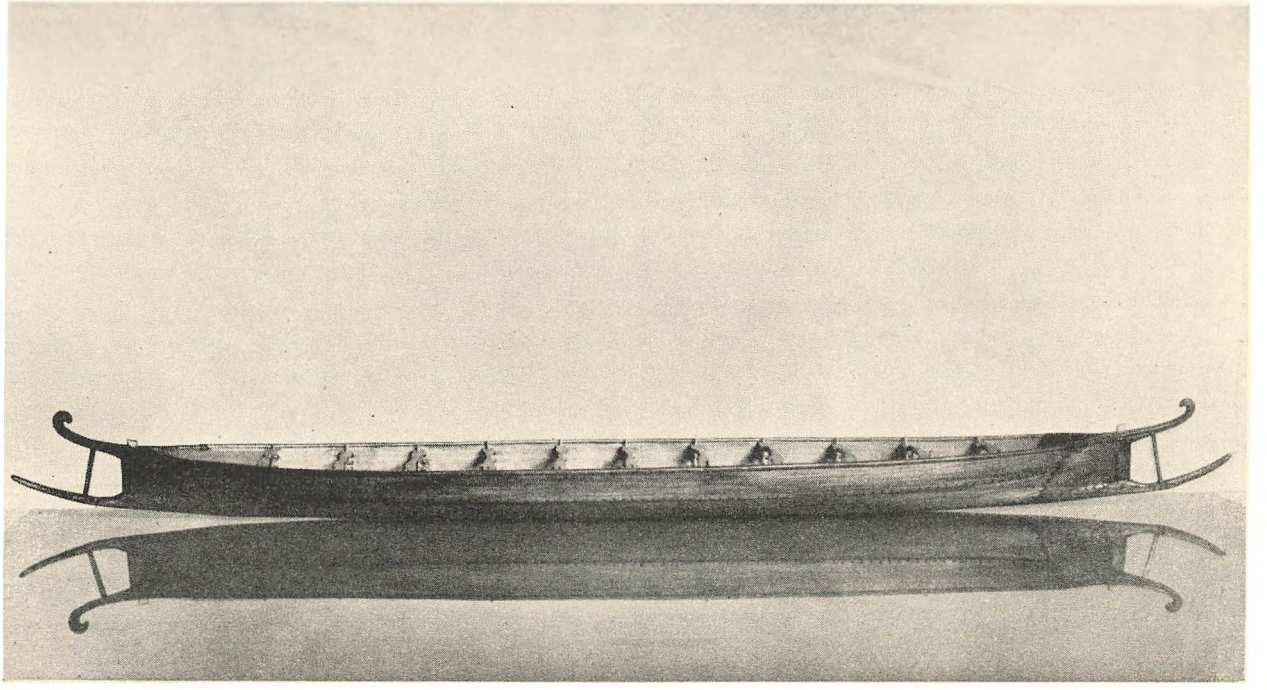


Fartøjet er fremdraget paa Als og stammer sandsynligvis fra o. aar 400 f. Kr.

Vanskeligheden med at fremskaffe det til beklædningen tilstrækkelig store Antal dyrehuder samt de skindbetrukne baades svage konstruktion har resulteret i, at man har søgt at udnytte den rigelige træmængde fra vore skove. Hjortspringbaaden, det ældste nordeuropæiske baadfund, er et meget spinkelt fartøj forsynet med et spantesystem af hasselkæppe. De brede bord er syet sammen og er ved hjælp af udsparrede klamper surret til spanterne. Stævnkonstruktionerne har man ikke evnet at bygge op, men har klaret sig ved hjælp af udhulede stammer, der er paasyet bordene. Slædekølen er med den stærkere trækonstruktion blevet overflødiggjort, hvorimod man til beskyttelse af de svagere stævne har bevaret de to „snabler".

Den ca. 13 m lange Hjortspringbaad viser os den nordiske klinkbygning paa dens første stade. Grunden til den store, søgaaende baad er nu lagt.

3 HJORTSPRINGBAADEN.
Model. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.



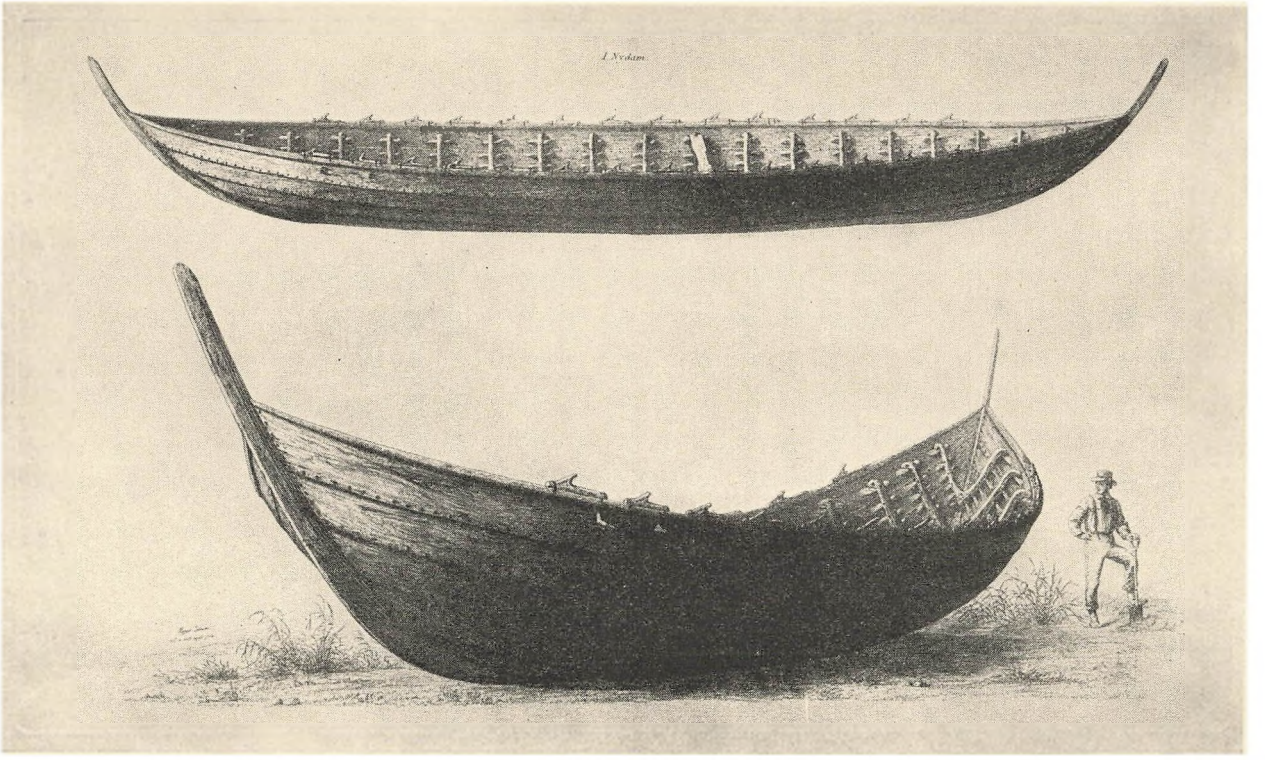
Den store skibsbygningstekniske udvikling, der fandt sted i perioden efter Hjortspringbaaden og indtil o. aar 400, fremtræder tydeligt ved betragtning af det ca. 23 m lange rofartøj fra Nydam Mose ved Alssund.

Bordene paa det kraftige og velbyggede fartøj, der hviler mod 19 spanter, er ligesom i Hjortspringbaaden forsynet med klamper udsparret i selve træet og fastholdt ved surringer. Indbyrdes er bordene – som i vore dage – sammenholdt ved hjælp af jernklinker. I forbindelse med en smal kølplanke er det nu lykkedes at opbygge stævnene, saaledes at disse danner et organisk hele med skibets øvrige opbygning.

Fartøjet, der uden tvivl har været anvendt som krigsfartøj, er ligedannet for og agter og har saaledes kunnet ros i begge retninger. Det har været letroeligt og har været udmærket egnet til sejlads i de indre farvande langs sunde og fjorde.

Udgravningen fandt sted i aarene kort før krigen 1864. Ved fredsslutningen forlangte Preusserne skibet udleveret. I 1877 førtes det til museet i Kiel, og her havde det som „Det ældste germanske Krigsskib" sin plads indtil den anden verdenskrig. Det opbevares nu paa Gottorp Slot, hvorfra der forgæves har været gjort forsøg paa at faa det ført tilbage til Danmark.

4 NYDAMSKIBET.
Illustration fra C. Engelhardt: Nydam Mosefund, København 1865.



Et velbevaret fund af et vikingeskib er endnu ikke gjort i Danmark. Ladbyskibet ved Kerteminde viser os kun resterne af et saadant fartøj. Da de nordiske vikingeskibe har været hinanden stærkt lig, kan man som illustration til et saadant skib benytte det norske Gokstadskib fra Sandefjord. Dette er roet af 16 par aarer – en 16-sessar – og har en længde af ca. 24 m.

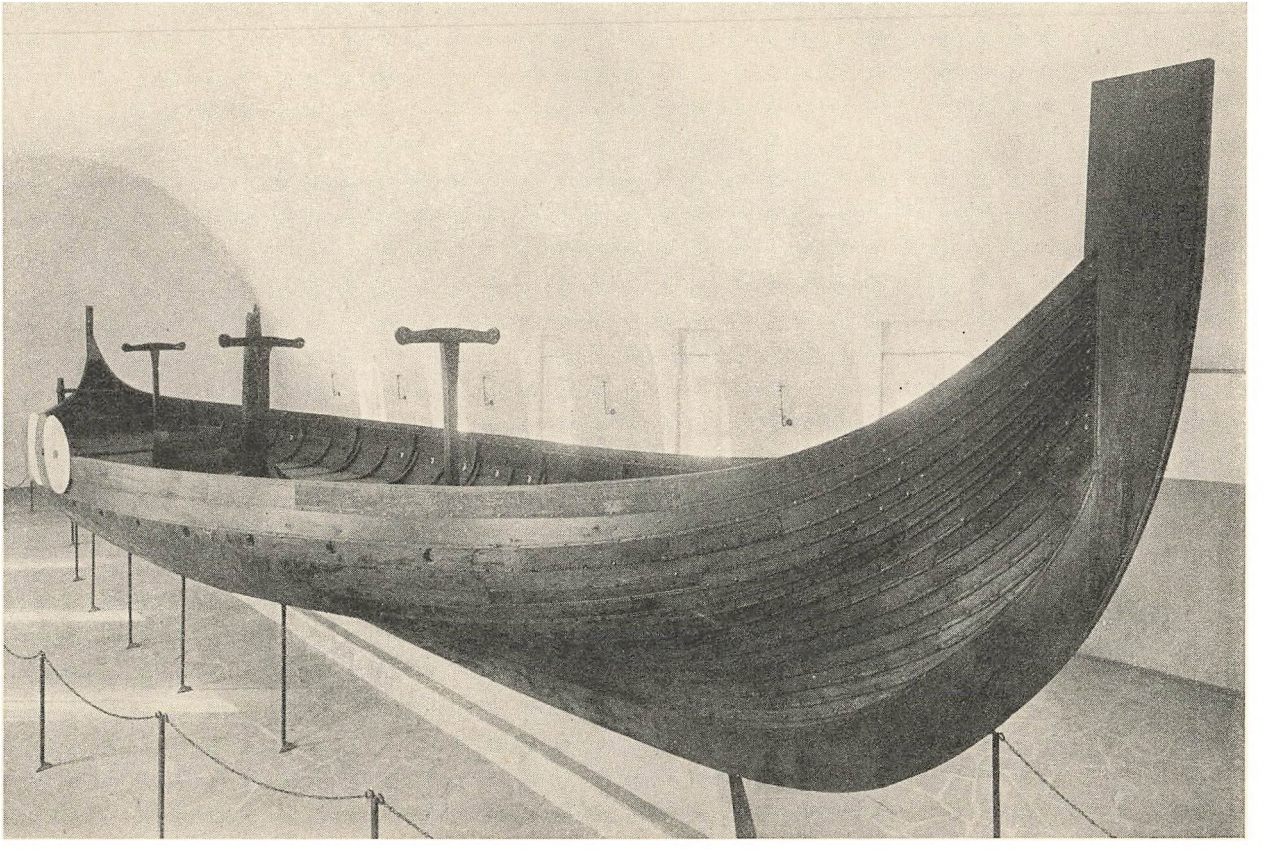
Af hensyn til aarerne, der har været ført ind gennem huller i bordene, havde skibet bortset fra stævnene kun ringe spring og havde iøvrigt et temmelig lille fribord.

I dette fartøj har den nordiske klinkbygning naaet sit højdepunkt og har uden tvivl teknisk staaet langt over, hvad andre folkeslag i hine tider har formaaet at skabe. Et kort kølsvin har i forbindelse med en svær mastefisk tjent som støtte for masten, der har været til at lægge. Styringen fandt sted ved hjælp af styreaaren anbragt i skibets højre side (styrbord modsat bagbord ɔ: siden bag styrmanden).

Sagaen beretter at Olav Tryggvessøns prægtige „Ormen hin Lange" var en 32-sessar med en længde af ca. 50 m. Med skibe som disse, rigt dekoreret med kulørte sejl og skjolde og stævne med frygtindgydende dragehoveder stævnede vore forfædre til Englands, Frankrigs, Islands, Grønlands ja endog til Middelhavets og Nordamerikas fjerne kyster paa deres vilde plyndrings- og erobringstogter.

Som lastfartøjer har man allerede i vikingetiden benyttet fyldige og højbordede skibe saasom den lille byrding og den store søgaaende knar.

5 GOKSTADSKIBET.
Original. Norsk folkemuseum, Bygdø, Oslo.



Med vikingetidens ophør i 1000-tallet naar vi ind i Middelalderen, og skibets udseende ændrer sig nu gradvis – de lange, smalle typer forsvinder.

Betragter man skroget af dette fyldige 1300-talsskib bemærker man den rette agterstævn med stævnroret, der i løbet af 1200-tallet er begyndt at vinde indpas her i Norden. Skibet er forsynet med dæk og „Kasteller" saavel for som agter. Herfra førte krigeren sin kamp, naar skibet gik til angreb, eller naar liv og ladning maatte forsvares mod søens talrige sørøvere. Paa billedet ses bueskytten afskyde sit vaaben mod den forfølgende fjende.

Sejlet er det vigtigste fremdrivningsmiddel og er som vikingeskibets det enkelte raasejl fastgjort til en pælemast. Dette har været til at rebe, ligesom sejlfladen ved hjælp af bonnetter – smalle sejlflager – har været til at øge.

Af navne paa typer fra denne tid kender vi foruden de nævnte byrding og knar bl. a. ogsaa skuden, bussen og koggen. At definere forskellighederne ved disse typer lader sig kun tilnærmelsesvis gøre. Muligvis har kunstneren her foreviget en skude for efterverdenen. Den „skydende" (fremspringende) stævn kunde tyde derpaa. At en stævn er „skydende" siges den dag i dag, ligesom ogsaa ordet skude stadig er almindeligt i vort sprog. Muligvis skylder disse gamle skibstyper deres oprindelse i vikingetidens rummelige lastfartøjer – snarere er det den frisiske byggemaade, der nu sætter sine spor i den nordiske byggekunst.

6 SKIB FRA 1300-tallet.
Kalkmaleri i Skamstrup kirke, Holbæk amt.



Det blomstrende handelsliv og trafikken paa de hastigt voksende søfartsbyer langs Danmarks og Østersøens kyster krævede et stadig større skibsrum. Et rummeligt fartøj var den her viste kogge fra o. 1400. Den er klinkbygget med meget høje stævne og kasteller, der i modsætning til de ældre løse opbygninger er mere sammenbygget med skroget. Rigningen har ikke ændret sig væsentligt. Dog har det korte skib krævet et bovspryd, der nu holder sit indtog, og masten er blevet forsynet med et mastekastel, hvorfra senere en bannerstang kommer til at føre endnu en raa.

Figurerne er som paa datidens gengivelser stærkt overdimensionerede. Fra 1355 høres saaledes om en dansk kogge, der kan medføre 100 krigere, 20 heste samt skyts.

Det religiøse motiv er paa en meget levende maade blevet anskueliggjort i denne kirkedekoration. Trods flittig brug af kompasset, der sandsynligvis har været kendt i Norden fra 1300-tallet er skipperen af den træske sirene blevet lokket ud paa det vilde hav. Mastetoppen er paa vej udenbords, en passager lider i en lidet flatterende situation søsygens kvaler, alt medens skipperen sender sine bønner om frelse til søfartens skytshelgen St. Nicolai. En grum lille djævel ser til med alle tegn paa glæde. At St. Nicolai allerede har lagt sin skærmende haand paa skibets stævn giver dog løfte om en lykkelig slutning paa farten.

I nær slægt med koggen er den fra Flandern stammende holk. Den var rundgattet med omtrent samme bredde ved stævnene som midtskibs og væsentlig større end koggen.

7 KOGGE, o. 1400.
Kalkmaleri i Nr. Herlev kirke, Holbæk amt.



De lange søfarters og de store opdagelsers tid er nu kommet. Omtrent som dette skib har vel Columbus's berømmelige „Santa Maria" set ud.

Den af Spanierne og Portugiserne udviklede type karavellen stammer egentlig fra Middelhavet. Sandsynligvis under nordisk paavirkning er det trekantede latinersejl blevet erstattet af vort gamle raasejl. Dens skrogkonstruktion afviger betydeligt fra tidligere benyttede byggemetoder.

I modsætning til klinkbygningen, der har overlappende bord, og som stadig benyttes ved bygning af mindre fartøjer, lægges nu ved kravelbygningen bordene kant mod kant. Skibet „klædes" op, idet bundstokke og spanter først rejses, inden bordene i fugtig tilstand fæstnes til spantesystemet. Ifl. den hollandske forfatter Velius byggedes det første kravelbyggede skib i Holland 1460, og herfra har byggemaaden hurtigt bredt sig til Norden.

Men selve skroget har ogsaa ændret karakter. Bakken, der i løbet af 1400-tallet havde faaet et stærkt fremspringende parti, har faaet dette erstattet af en lav, smal udbygning, galionen, prydet med en mindre udskaaret figur. Dækkene er stærkt løftet agter og danner et fladt spejl. Fra beg. af 1500-tallet har kanonen fundet plads under dækket med mundingerne truende gennem kanonportene. Skibssiden – navnlig agter – er prydet med paamalede figurer og vaaben i stærke heraldiske farver.

Masternes antal er blevet forøget til tre eller fire. To raasejl paa fokke- og stormast og Middelhavets latinersejl paa krydsmasten er det almindeligste. Ogsaa det stærkt rejste bovspryd har nu faaet sejl den s. k. blinde. Af samtidige typer skal nævnes krejerten, barken og den større galeon – fregatten er ved at blive skabt.

8 KARAVEL fra 1500-tallet.
Fotografi efter model. Handels- og Søfartsmuseets søhistoriske rigistratur.



Under kong Hans's regering (1481–1513) skabtes den selvstændige orlogsflaade. Nogen stor forskel paa orlogsskib og handelsskib fandtes ikke paa den tid, og endnu langt hen i 1600-tallet kunde en række handelsskibe de s. k. defensionsskibe med lethed udrustes og anvendes som krigsfartøjer.

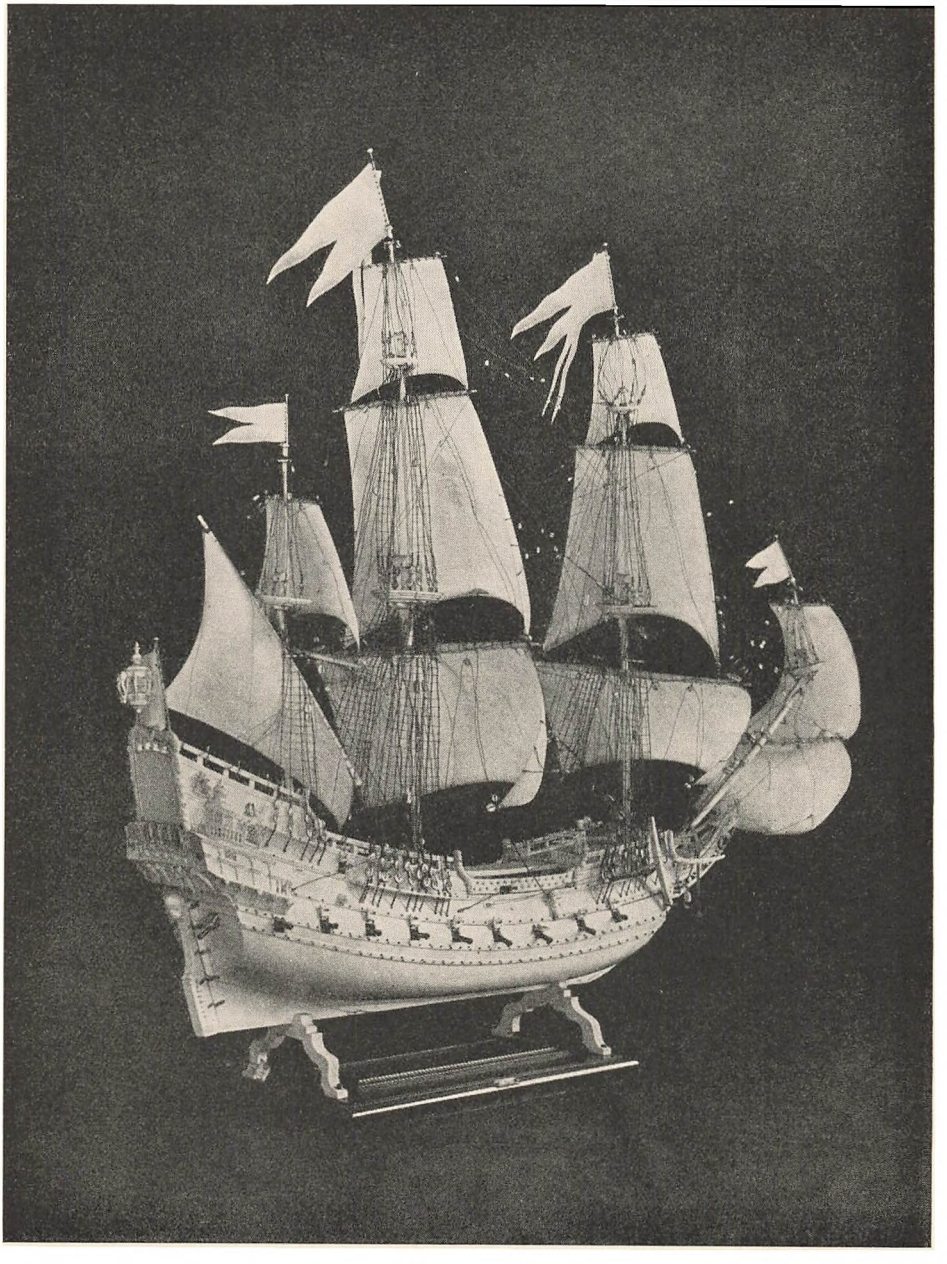
Til belysning af et orlogsskib fra midten af 1600-tallet ejer nationen i „Norske Løve" en enestaaende model. Skibet, der blev bygget i tiden 1652–54, viser os det rene orlogsskib. Forskibet er fyldigt og underløbent medens agterskibet er temmelig skarpt, hvilket i forbindelse med det store spring har gjort fartøjet temmelig sødygtigt. Galionsskægget med den langt fremudragende, smalle og smukt ornamenterede galion, hvor figuren symboliserende den norske Løve er placeret, er karakteristisk for samtidens store skibe.

Bakken, der fører 6 kanoner, er lav, medens overbygningerne agter – skansen og hytten – er stærkt dominerende. Paa batteriet føres 24 kanoner, paa skansen 6 stk. Galleriet og det høje platte agterspejl, hvorover kampagnelanternen ses placeret paa hakkebrædtet, er smukt dekoreret med træskærerarbejder.

Ogsaa rejsningen har gennemgaaet en udvikling. Fokke- og stormasten har nu faaet et tredie raasejl, bramsejlet, medens krydsmasten fra aarhundredets begyndelse er blevet udstyret med et enkelt raasejl. Mærserne er runde, og paa det stærkt rejste spryd ses fra samme tid en kort mast med sejl, bovenblinden.

Omtrent som dette skib – omend en del større – kan vi forestille os at sømandskongen, Christian den Fjerdes kommandoskib i slaget paa Kolberger Heide 1643 „Trefoldigheden" har set ud, da det deltog i den Kamp, der senere er kommet til at danne et af de smukkeste kapitler i vort folks søkrigshistorie.

9 Orlogsskibet „NORSKE LØVE".
Elfenbensmodel. De danske Kongers kronologiske Samling, Rosenborg.



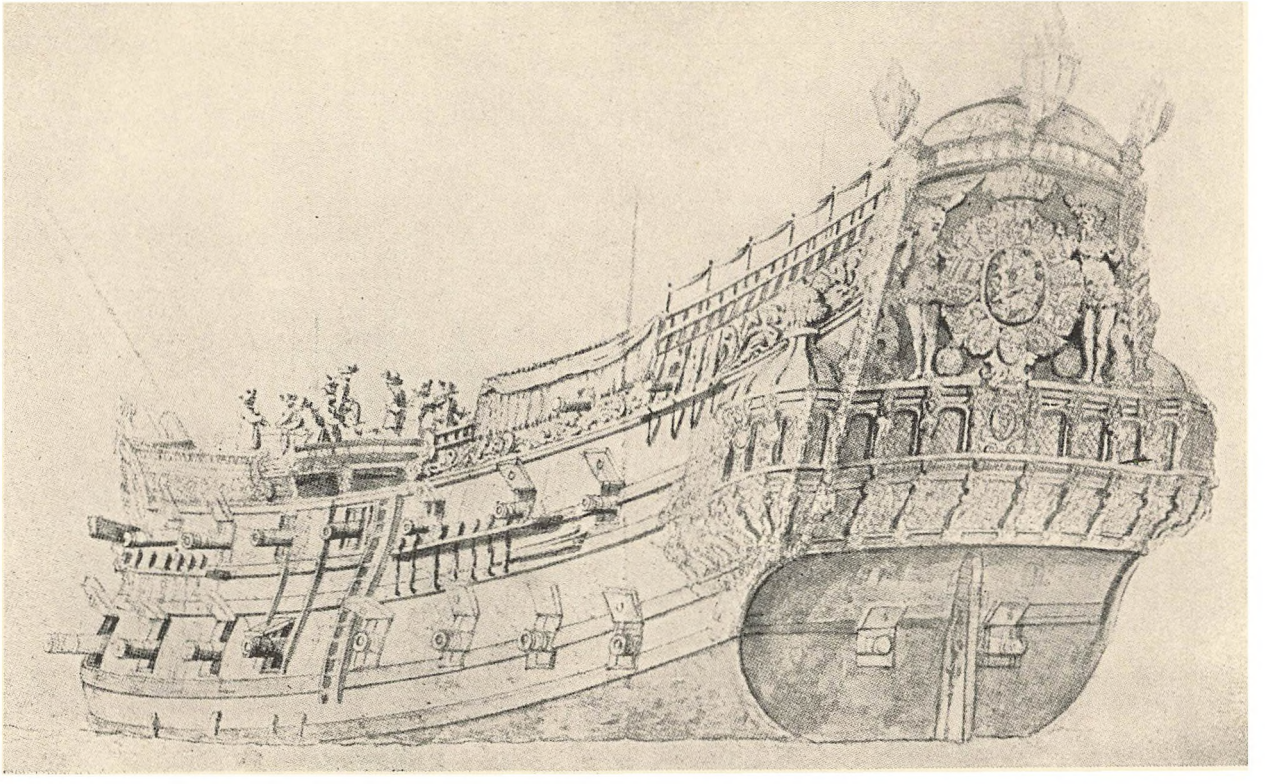
Havde man i 1500-tallet hovedsagelig indskrænket sig til at udstyre fartøjerne med paamalede dekorationer, blev navnlig agterskibet i løbet af det følgende aarhundrede en rig tumleplads for baroktidens form- og farveglade kunstnere. 1600-tallets store skib er karakteristisk ved sit tunge agterskib prydet med rige, bronzeforgyldte træskærerarbejder.

Skibet paa Van de Veldes smukt udførte tegning giver en tydelig forestilling om den næsten urimelige pragt, hvormed datidens orlogsskibe har været udstyret, og som langt fra har svaret til de slette forhold, hvorunder besætningerne har henlevet deres spartanske liv om bord. Under det høje, platte spejl dekoreret med det kronede rigsvaaben og de to vildmænd ses de blyindfattede vinduer, der har prydet chefens kahyt. Det midterste vindue er blændet, og pladsen er smykket med Kong Frederik III's navnetræk. De pavillonlignende, lukkede sidegallerier fortsætter spejlets svulmende linier ud langs agterskibets sider, medens de udskaarne gallerifødder i forbindelse med spejlets nederste træskærerarbejder paa en harmonisk maade afslutter kunstnerens arbejder mod den underløbne gilling med de to kanonporte.

Selv om man forholdsvis tidligt søgte at modvirke denne overdrevne udsmykning, vil det, ved betragtning af bl. a. orlogsskibene „Store Christianus Quintus" og „Fyen", ses, at ogsaa 1700-tallets skibe med deres rigt prydede aabne og lukkede gallerier flankeret af søjler og smukke skulpturarbejder var ganske i overensstemmelse med rokokotidens og senere louis seizetidens estetiske krav om linie og form.

Skibet forestiller sandsynligvis orlogsskibet „Delmenhorst". Grundet paa en lækage havde det under krigen i 1658 søgt ind til Korsør. Indefrosset i havnen erobredes det her af Svenskerne. Paa svensk side deltog det samme Aar i slaget i Øresund, ved hvilken lejlighed det blev erobret af Hollænderne.

10 DANSK ORLOGSSKIB o. 1680.
Tegning af Van de Velde, Boyman's museum, Rotterdam.



I slutningen af 1500-tallet møder man to nye fartøjstyper fløjten og pinken, der i løbet af det følgende aarhundrede vinder stor udbredelse i vore farvande. Som størsteparten af datidens skibe var fløjten af hollandsk oprindelse.

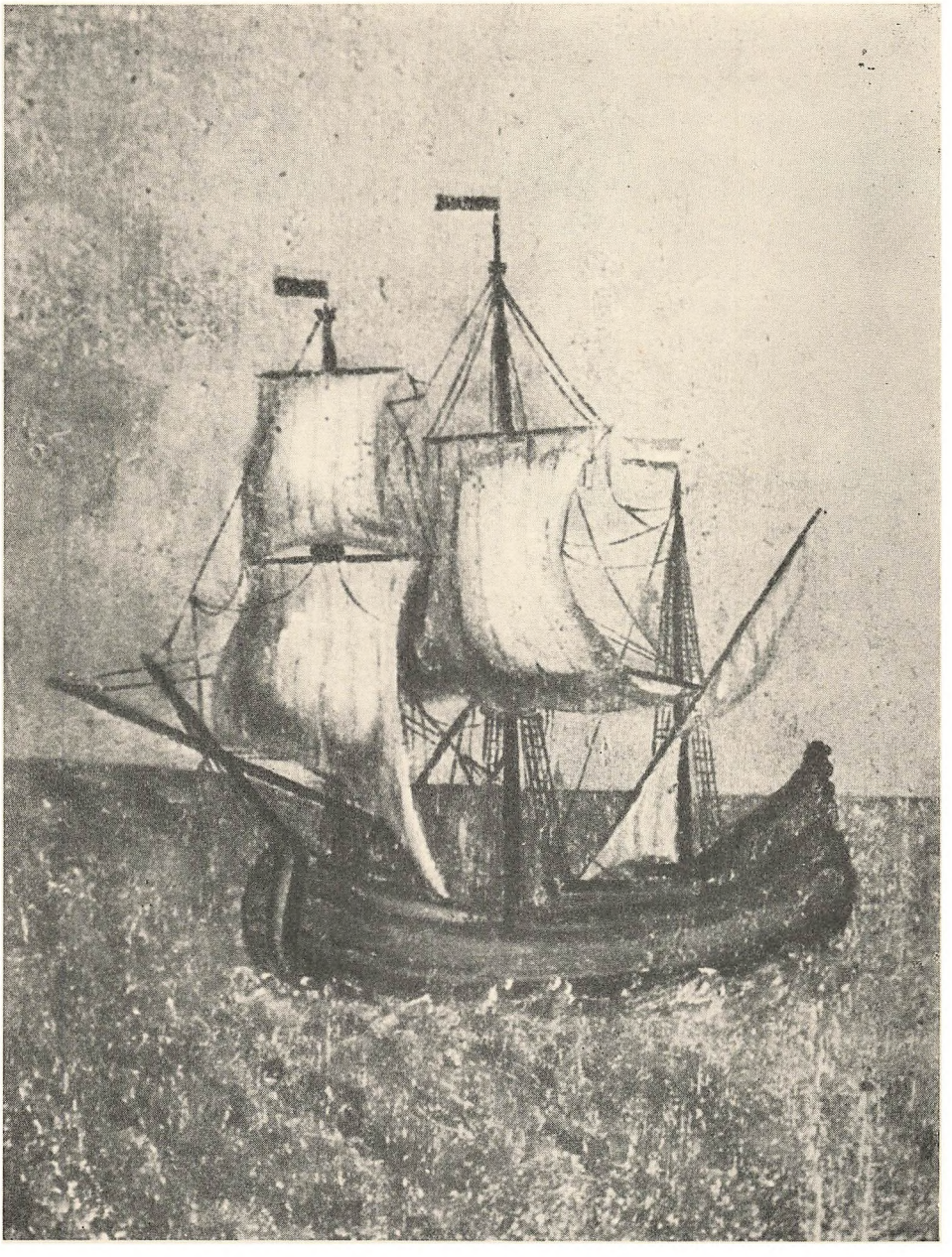
Muligvis har kunstneren, inden han paabegyndte udsmykningen af den herskabelige borgmestergaard, gjort sine studier ved den stærkt trafikerede Nyborg Fjord, og en mod havnen stævnende fløjte er fundet egnet som motiv til dette arbejde.

Det rundgattede fartøj med en ringe dybde var fyldigt saavel for som agter og stærkt indtrukket over barkholtet. Bakken var lav og til tider forsynet med galion. Agterskibet afsluttedes med et smalt, plat spejl. De største fløjter lastede ca. 100 læster – et frisisk maal for 12 skippund (ca. 2 tons). Som maaleenhed anvendtes senere kommercelæster (2,6 tons), der først gik af brug i sidste halvdel af 1800-tallet.

Pinken har gennemgaaende været større end fløjten og har allerede fra beg. af aarhundredet været benyttet til sejlads paa ost- og vestindien. Den var spejlgattet, stævnen var udfaldende med galion, springet var stort og agterskibet karakteriseredes ved et meget højt, smalt og rigt dekoreret plat agterspejl. Pinken har, sandsynligvis grundet paa sine egenskaber som hurtigsejler, ogsaa været benyttet i flaaden, hvor saadanne egenskaber har været af stor værdi – thi størsteparten af datidens skibe har med deres høje overbygninger og flade bundkonstruktioner næppe udmærket sig ved hurtighed eller overdreven sødygtighed.

Endnu et stort 3-mastet skib, katten, er en ofte nævnt skibstype fra tiden. Dets mest karakteristiske træk var det meget fyldige skrog, den tunge stævnkonstruktion og de tre svære pælemaster. Smukt har det ikke været, men til at slæbe varer fra havn til havn har det været særdeles velegnet.

11 FLØJTE.
Malet panel i Mads Lerches Gaard, Nyborg Museum, 1600-tallet.



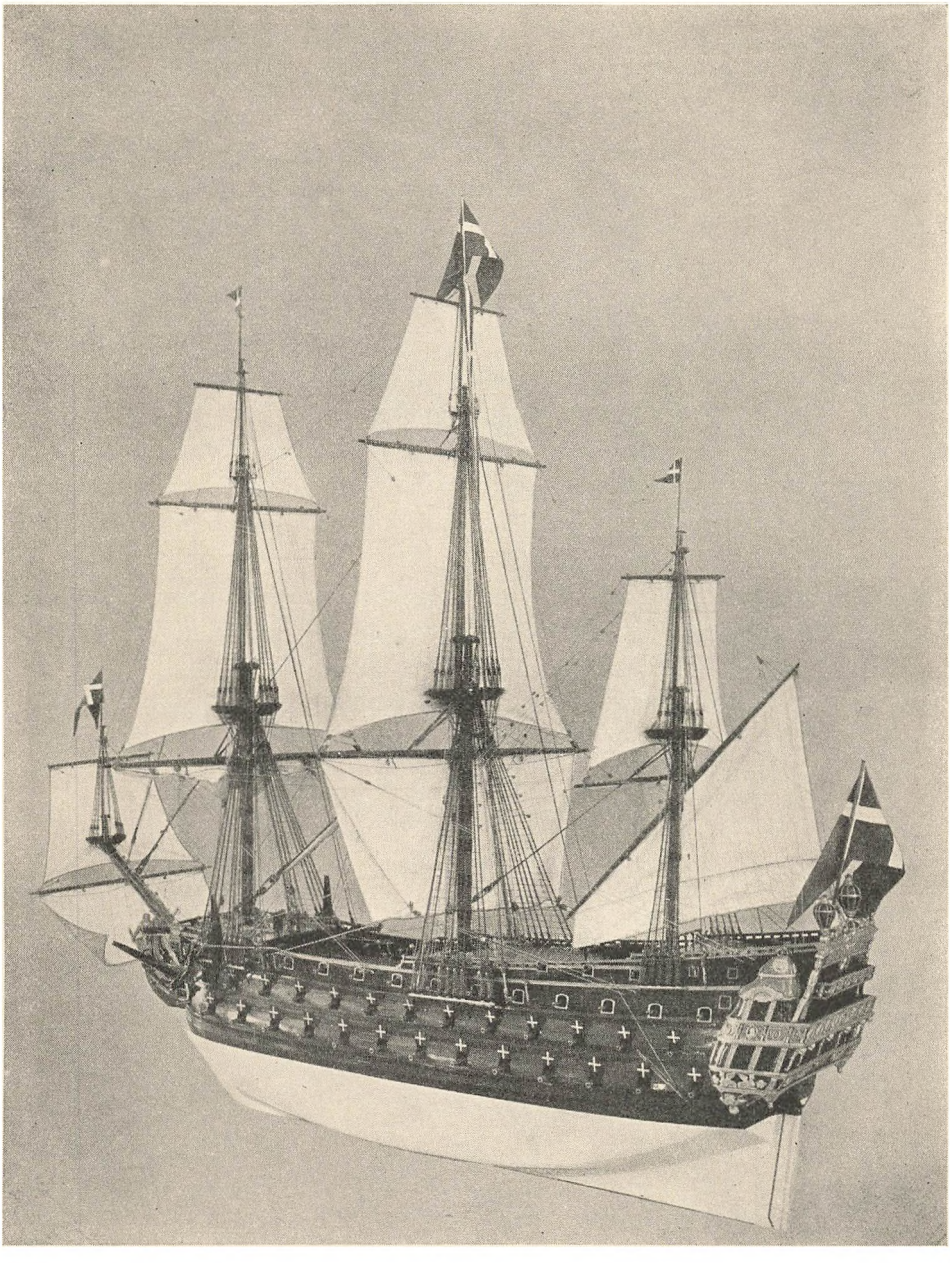
I begyndelsen af 1600-tallet byggedes i udlandet – ikke mindst i England – en række tredækkere, der som flagskibe under kamp viste sig overordentlig nyttige. Fjendens naturlige trang til at koncentrere sin ild mod det udfordrende admiralflag blev nu stærkt afbødet af det sværtarmerede skibs store ildoverlegenhed.

Danmark faar sin første tredækker „Sophia Amalia" i 1650. Den svarede ikke til forventningerne og først i slutningen af aarhundredet forbereder man bygningen af en 90-kanoners tredækker „Store Christianus Quintus".

Da mængden af de forhaanden værende materialer tillod konstruktion af et endnu større fartøj, byggedes i 1699 et orlogsskib paa 110 kanoner – dengang verdens største krigsskib – der fik navnet „Fredericus Quartus".

Modellen, der viser det først projekterede skib, adskillet sig stærkt fra det ca. 50 aar ældre „Norske Løve". Det meget fyldige skrog fører kanoner fordelt paa tre batterier samt paa øverste hytte. Skibet var forsynet med flere ikke gennemgaaende opbygningsdæk, der med løbebroer stod i forbindelse med hinanden. Skansen agter var til langt op i tiden den fæstning, hvorfra Dannebrog skulde forsvares, dersom skibet blev ændret. I den aabne kule foran stormasten havde skibets forskellige fartøjer deres plads. Galionen er kort og det høje agterspejl med de aabne og lukkede gallerier er – det stolte admiralskib værdigt – rigt dekoreret med forgyldt ornamentik.

12 Orlogsskibet „STORE CHRISTIANUS QUINTUS".
Model. Den historiske Modelsamling paa Holmen.



Fregatten tilhørte den datidige orlogsmarines mindre fartøjer og byggedes iøvrigt først i 1700-tallets sidste halvdel i samme antal som orlogsskibene. I aarhundredets løb indtil 1808 søsattes saaledes 95 orlogsskibe og 73 fregatter.

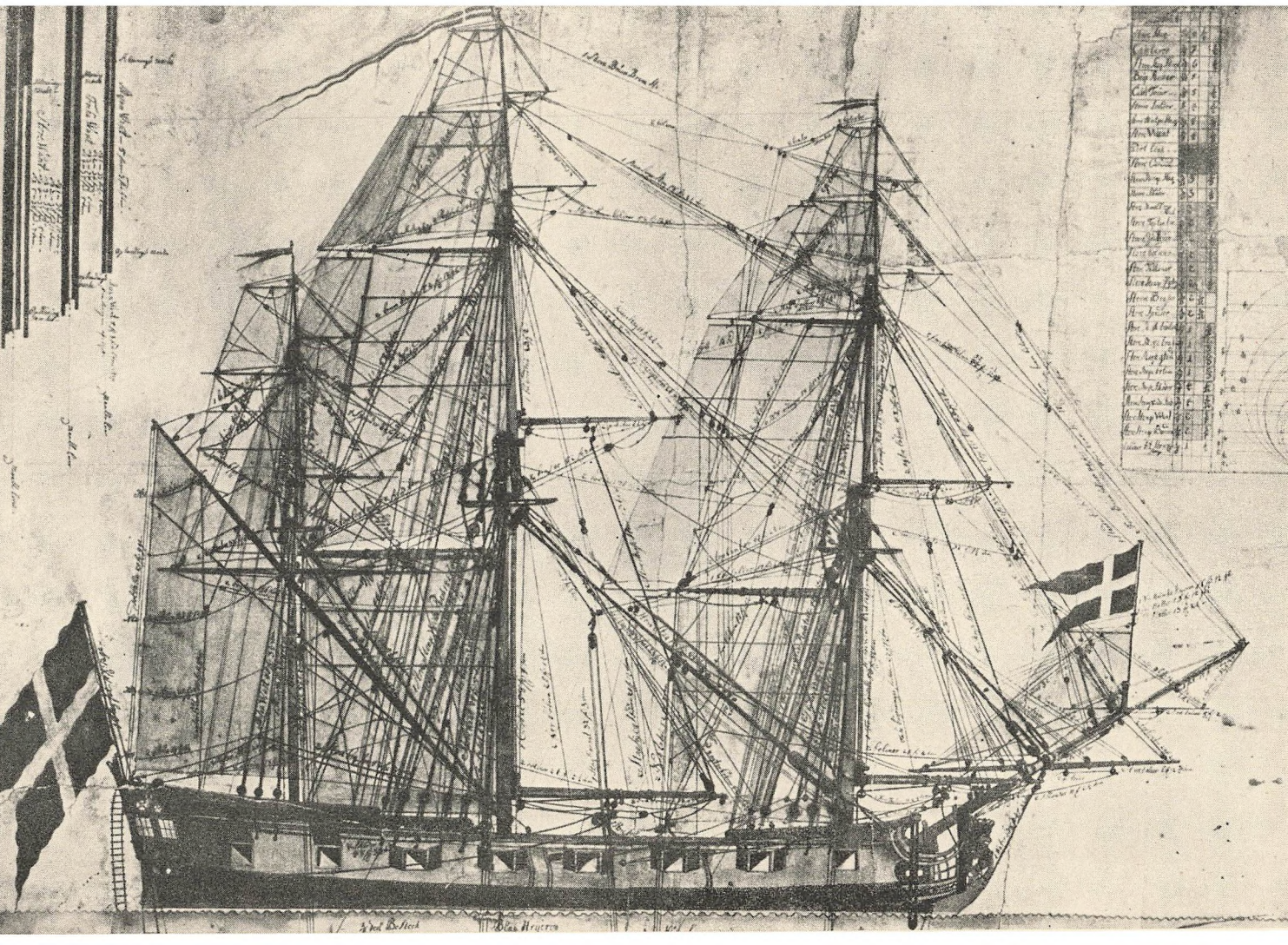
Orlogsskib var den officielle og oprindelige benævnelse for to- og tredækkere, fartøjer med skyts paa to eller tre fulde batterier. Fra begyndelsen af 1800-tallet benævnedes disse i almindeligt sprogbrug oftest som linieskibe. Fregatten førte i modsætning hertil kun kanoner paa eet batteri – senere ogsaa paa det øvre, aabent dæk.

„Blaa Hejren" blev bygget 1734, det var armeret med 18 kanoner og havde 81 mands besætning. Den smukke tegning, der sandsynligvis viser skibet efter ombygningen i 1756, giver et udmærket billede af 1700-tallets krigsfartøjer. Den lille skarpsejlende fregat har kun faldporte under bak og skanse, hvorimod portene paa det aabne dæk midtskibs har været fløjporte, der sjældent har været anvendt i marinens skibe. Tegningen viser rejsningen med saavel satte sejl som med nedfirede ræer. Mærserne er endnu runde, men fra 1740 blev de afskaaret paa agterkant.

Det første danske orlogsskib der styredes ved rat var „Ebenezer" fra 1709. Dette afløste kolterstokken, en lodret vægtarm, der tværskibs var drejelig om et leje i dækket, og som forneden greb fat om rorpinden.

Fra 1756 kom „Blaa Hejren" til at forrette tjenste som stationsskib ved Dansk-Vestindien og solgtes samtidig til Rentekammeret under hvilket øerne administreredes.

13 Fregatten „BLAA HEJREN".
Rigningstegning. Den historiske Modelsamling paa Holmen.



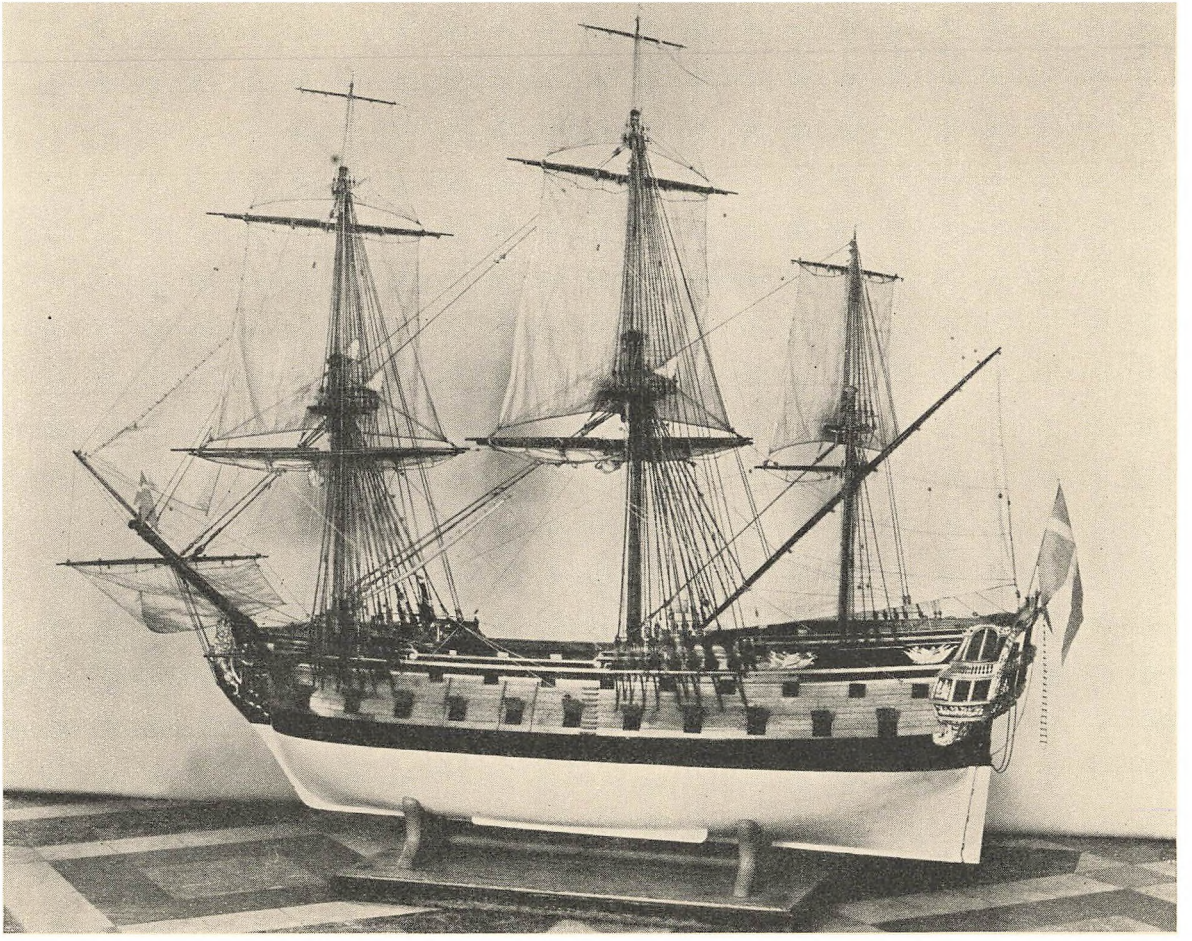
Ikke mindst 1700-tallet blev inden for orlogsmarinen præget af store stridigheder om konstruktionsprincipper. Under bestræbelserne paa at forene gode sejlegenskaber med stor kampevne viste problemerne sig at være mange. Ved efterligning af skibe fra de sejrende flaader i Europa søger man at skabe skibstyper, der vel besad saa gode egenskaber som den eventuelle fjendes bedste fartøjer, men som samtidig honorerede de krav, som sejlads i danske farvande maatte stille. Hollandske, franske og engelske konstruktionsprincipper kom saaledes til at øve stor indflydelse paa vort byggeri.

Omkring 1700 var besiddelsen af store fartøjer tidens løsen, hvorfor en række store og meget fyldige fartøjer blev sat i arbejde. Tredækkere som „Fredericus Quartus" kom til at danne flaadens kerne.

Todækkeren „Fyen", hvis meget smukke model er gengivet her, blev bygget 1736 i en periode, hvor en række ypperlige skibe – størsteparten konstrueret af fabrikmester Benstrup efter tillempede franske principper – blev søsatte. „Fyen" var imidlertid som forsøgsskib bygget af de Thurah efter hidtil uprøvede metoder og viste sig som en meget daarlig sejler, der endog ikke med nogen vind kunde aabne kanonportene paa underste batteri i læsiden. Da skibet, der førte 50 kanoner og havde en besætning paa 385 mand, ikke fandtes egnet til krigsbrug, blev det allerede i 1745 afhændet til Det Asiatiske Kompagni.

Omkring 1720 gik bovenblinden atter af brug og eet – senere to – stagsejl bliver indført. Endnu en række aar blev en lille rundholt bevaret paa det sted, hvor masten tidligere havde haft sin plads. Paa marinens skibe placeredes nu gjøsen paa dette sted. Med indførelsen af stagsejl forlænges bovsprydet med en klyverbom, hvilket i forbindelse med den langt forude anbragte fokkemast, blinden og tre til fire ræer paa fokke- og stormast er karakteristisk for fregatriggede fartøjer fra 1700-tallets første halvdel.

14 Orlogsskibet „FYEN".
Model. Den historiske Modelsamling paa Holmen.

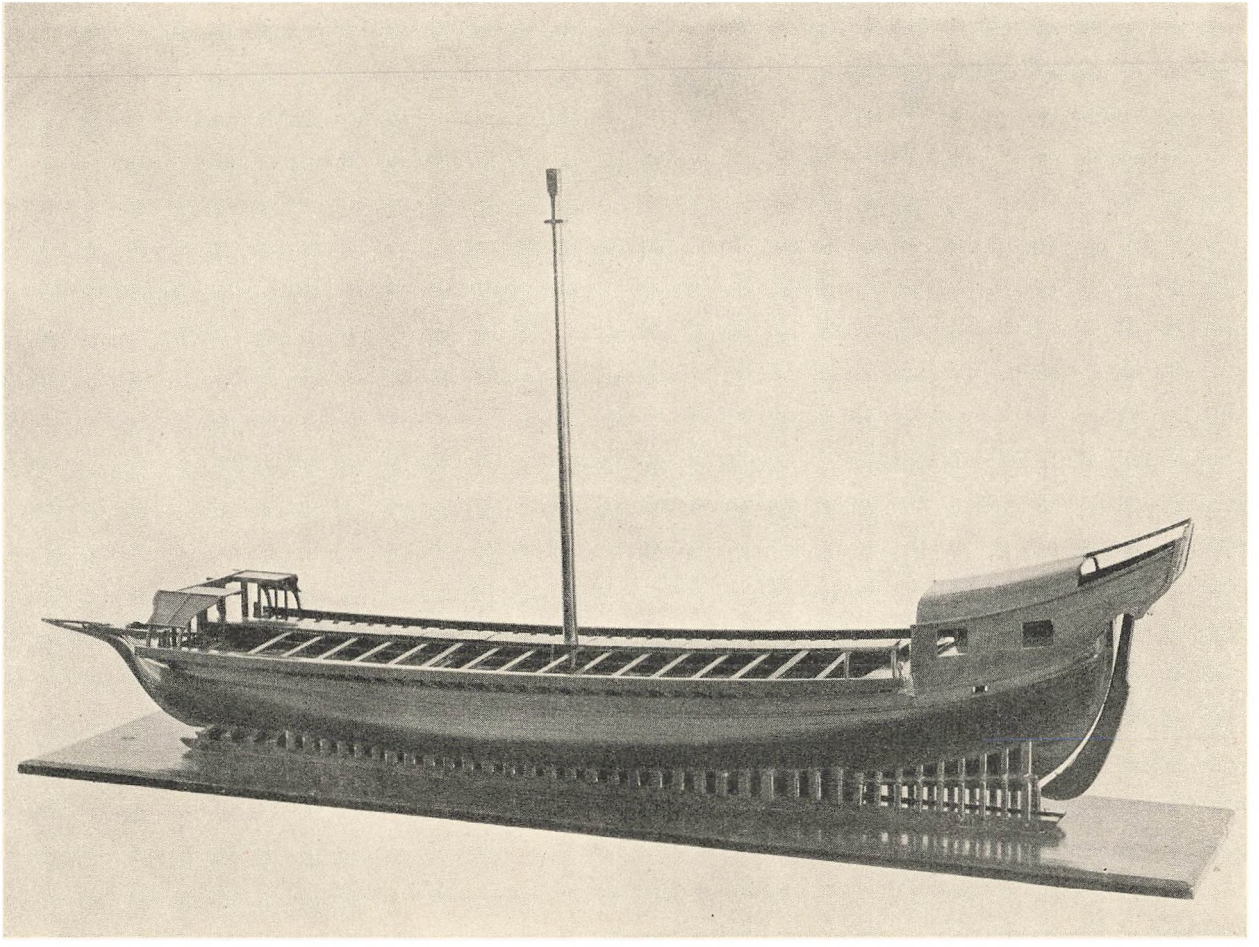


Rofartøjet havde, som det vil erindres, allerede i oldtiden været benyttet som krigsfartøj. Ogsaa efter at større sejlskibe var blevet almindelige, benyttedes aaren som fremdrivningsmiddel i de nordiske flaader. Under paavirkning af Middelhavsstaternes – navnlig Venedigs – flaader, vandt galejen indpas i Danmark og navnlig i Sverige.

Galejen var vel sejlførende, rigget med latinersejl, men blev som oftest drevet frem ved aarer. „Jægersborg" blev roet af 32 aarer med tre Mand ved hver. I betragtning af den store krigsbesætning paa 130 mand, var dens ildkraft ikke imponerende ialt 3 større kanoner og 6 stk. mindre skyts.

Typen gjorde navnlig fyldest i den svenske skærgaard og havde været meget anvendt under den Store Nordiske Krig 1709–20. Efter freden ophørte imidlertid stort set bygningen af galejer i Danmark. I 1746 projekteredes imidlertid bygningen af en stor galejflaade, men inden planen var blevet realiseret, blev tanken dog atter opgivet. Et enkelt fartøj „Jægersborg" naaede dog at blive sat i vandet ved Gammelholm 1745. I 1756 søsattes endnu en galej „Tønsberg", men da typen i den korte krig med Sverige 1788 viste sig dette lands nye kanonchalupper underlegne, gik man over til bygning af denne type samt den mindre kanonjolle. Disse kanonbaadsflotillers dristige angreb paa britiske konvojer og enkeltsejlende fartøjer under krigen med England 1807–14 hører til de faa lyspunkter denne ulykkelige krig gav nationen i disse aar.

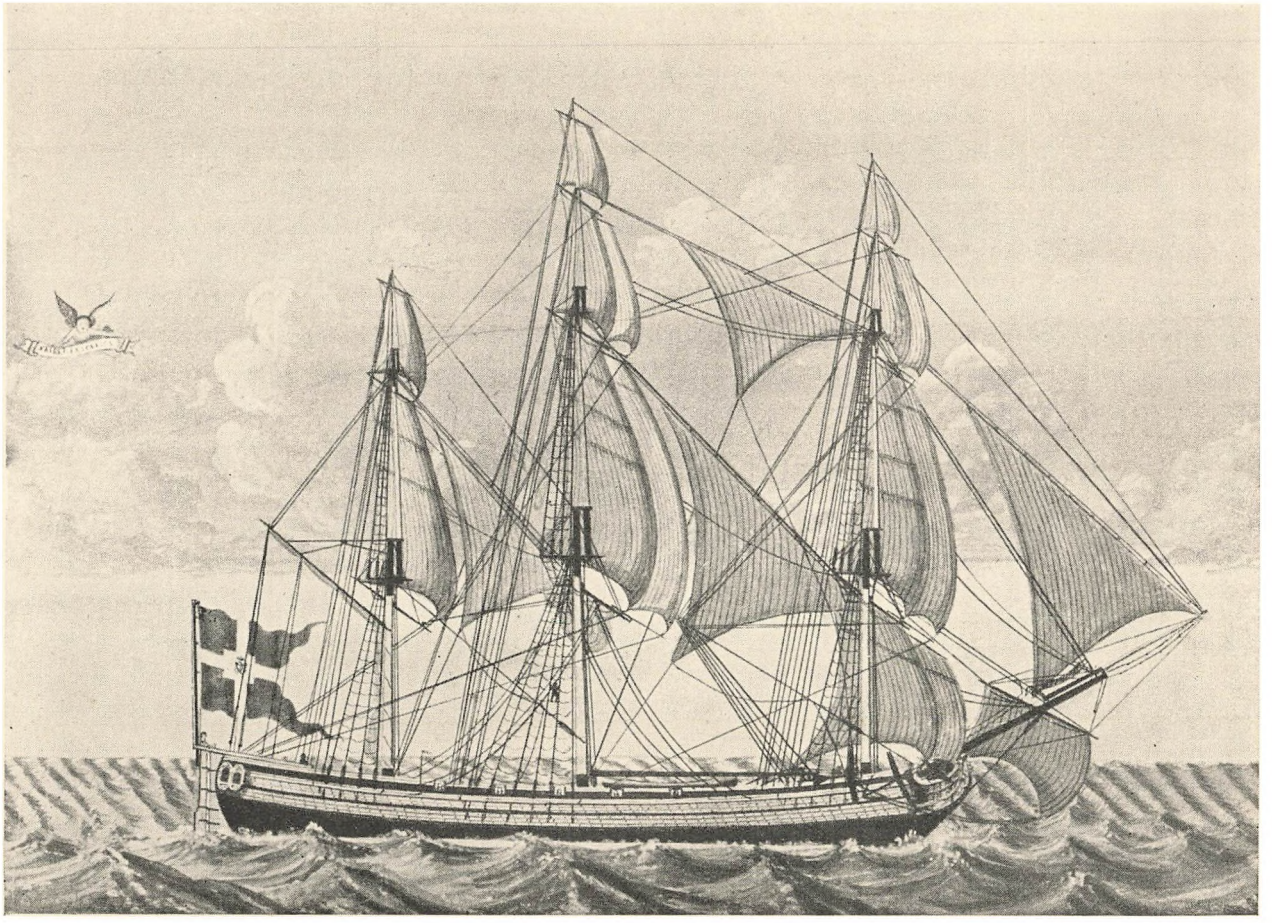
15 Galejen „JÆGERSBORG".
Model. Den historiske Modelsamling paa Holmen.



I slægt med 1600-tallets hollandske fartøjstyper var ogsaa hukkerten, et rundgattet og fyldigt skib med en rund, foroven noget indfaldende stævn, der i modsætning til den her viste „Fredericia" fra midten af 1700-tallet kun sjældent var forsynet med galion. Agterstævnen er ret og det runde spejl er forsynet med vinduer. Paa dækket fandtes næsten aldrig ruf eller andre overbygninger. Den tremastede hukkert har været forholdsvis ringe kendt i Danmark, hvorimod en mindre tomastet type, der stærkt mindede om kuffen har været meget benyttet her i Norden til sejlads paa Vesterhavet, Østersøen samt til fiskefangst i Nordatlanten.

Den tremastede hukkerts rigning adskiller sig ikke væsentligt fra fregattens, man vil dog iagttage, at det gamle trekantede latinersejl er blevet „skaaret over" efter en linie følgende krydsmasten, hvorved gaffelsejlet har faaet sin form. Den bortskaarne trekant er blevet erstattet af et mellemstagsejl. Et karakteristisk træk for hukkerten er imidlertid stormastens midtskibs placering og dennes masts stærkt agterlig førte vanter. Som det gik med størsteparten af de mange hollandske skibstyper, blev ogsaa hukkerten fra o. 1800 stedse mere og mere sjælden i vore farvande – de stigende krav til forøget sødygtighed og hastighed lod sig nu forene med de store og væsentlig skarpere fartøjer.

16 Hukkerten „FREDERICIA".
Farvelagt tegning. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.



Allerede i oldtiden spillede skibenes udsmykning stor rolle for de søfarende nationer langs middelhavets udstrakte kyster. Ogsaa de nordiske skibe var i vikingetiden rigt prydede med smukke træskærerarbejder overstrøget med maling i festlige farver.

Middelalderens søfarere gjorde ringe brug af den estetiske virkning udsmykningen havde for fartøjerne og disses udseende. I løbet af 1400-tallet vender stævnornamentikken tilbage, idet det horizontale spryd som oftest var prydet med en lille figur symboliserende skibets navn. I store fartøjer finder ved aarhundredets slutning det kraftige galionsskæg foran forstævnen udbredt anvendelse, og den vandrette linie tenderer hurtigt mod en vertikal rejsning, hvorved galionsfiguren bagtil kommer til at støtte mod selve skægget. Galionen fik den form, som den – omend stærkt varieret – kom til at beholde til ned i 1800-tallet.

Galionen var boltet til forstævnen og støttedes bl. a. yderligere af sløjknæene, de underste horizontalt løbende dragere, der i forbindelse med rælingerne og disses støtter i høj grad var medvirkende til at give forskibet dets særegne karakter. Længst forude paa galionsskægget havde galionsfiguren sin plads. I 1600- og begyndelsen af 1700-tallet bestod denne følgende international coutume som oftest af en oprejst, kronet løve med forgyldt manke. I løbet af 1700-tallet gik man bort fra den traditionelle løve, og aarhundredets kunstnere fik almindeligvis ved galionens udsmykning som opgave at pryde denne paa en saadan maade, at figurens symbolik blev i overensstemmelse med skibets navn.

En af 1700-tallets fornemste billedhuggere, F. C. Willerup, har saaledes til orlogsskibet „Mars“, søsat 1787, skabt denne levende galionsfigur forestillende krigsguden i al sin romerske krigerpragt med fjerbremmet hjelm, brynje og kappe. Venstre arm hæver det værgende skjold mod den usynlige angribers slag, og i højre haand knuges det korte prætorianersværd opfattet i det øjeblik, krigeren skal føre det dræbende stød mod angriberens legeme. En kraftfuld og værdig stævndekoration for en svært armeret orlogsmand.

17 Galionsfigur fra Orlogsskibet „MARS“.
Tuschtegning. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.



I 1700-tallets sidste halvdel oplevede den danske handel sin storhedstid den s. k. florisante periode. De oktroyerede kompagnier, bl. a. Det Asiatiske Kompagni, og de particuliære (private) redere besejlede fjerne verdensdele, hvor Dannebrog vajede over en række oversøiske besiddelser, og ud for de store pakhuse i rigets hovedstad pulserede et travlt liv.

„Norge" viser et smukt eksempel paa en datidens langfarer, som den har taget sig ud, naar den paa vej hjemover stævnede forbi Kronborg med sin rige ladning af kolonialvarer, silketøjer, porcellæn, laksager m. v. Det store spring er forsvundet, kun skansen med galleriet er noget løftet i forhold til forskibet. Skroget har været sorttjæret med skrabet barkholt, hvorover kanonerne gennem de aabne porte – som en advarsel til de talrige pirater – peger frem.

Ved aarhundredets slutning har ogsaa sejlføringen ændret sig. Krydsmasten har nu faaet samme antal ræer som fokke- og stormast dog uden sejl paa dennes underste raa, og et fjerde raasejl, røjlen, pryder nu bramstangen paa de tre master. En række tre- og firkantede mellemstagsejl er ligeledes i løbet af de sidste aartier blevet indført.

Maalt med nutidens øjne var 1700-tallets langfarere ikke store skibe. „Norge", der tilhørte Det Asiatiske Kompagni, maalte ca. 300 Kommercelæster. I 1798 gik det med en besætning paa 91 mand til Ostindien. I 1948 gik en dansk nybygning paa ca. 12.000 tons til Østasien med en besætning paa 43 mand. En rejse til Canton varede i hine tider ca. 22 maaneder – i vore dage gøres den paa fem. Usunde beboelsesforhold paa mørke og fugtige banjerdæk, næringsfattig kost med deraf følgende anfald af skørbug og strenge straffe som pisk og kølhaling for selv mindre forseelser gjorde ingenlunde de lange ophold i søen til forlystelsesrejser for datidens sømænd.

18 Fregatten „NORGE".
Farvelagt tegning. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.


Det Danske Asiatiske Compagniets Skib Norge, Commanderet af Capit Schuls, Aar 1758

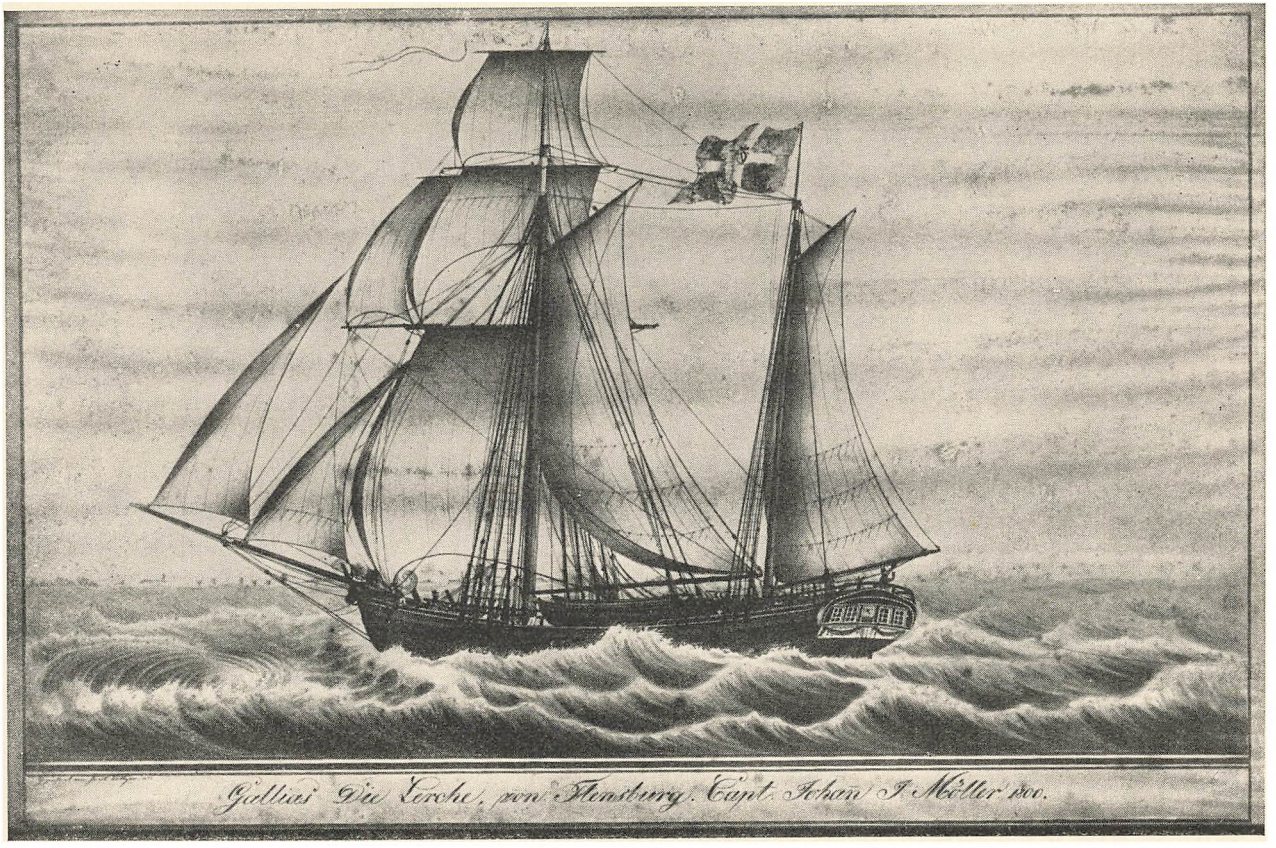
I Løbet af 1800-tallet vandt det galeaseriggede fartøj med den korte mesanmast stor udbredelse i Danmark. Endnu i vore dage er denne rigningstype den mest anvendte i vor smaaskibsflaade.

Galeasens skrog har paa det nærmeste fulgt jagtens udvikling gennem tiden. Som denne har den ogsaa det kraftige spring, den runde jagtstævn og oftest det platte spejl, der langt hen i tiden var prydet med vinduer og smukt dekoreret med malede ornamenter. Først i aarhundredets sidste halvdel byggedes galeaser med afrundet hæk og klipperstævn. Det aabne lønningsræk var almindeligt selv paa større fartøjer indtil 1840'erne, da det erstattedes af den lukkede skanseklædning.

Læsejlet, der paa „Die Lerche" ses uden for topsejlet, vandt i løbet af aarene omkring 1800 stor udbredelse. Læsejlene benyttedes, naar skibet sejlede „for vejret" eller „rumskøds", hvilket vil sige med vinden lige agterind eller skraat agtenfra. Sejlet riggedes til ved hjælp af to løse rundholter.

Ogsaa mindre fartøjer som „Die Lerche" foretog foruden rejser i Østersøen ogsaa sejlads paa England, Holland, Frankrig og Middelhavslandene, hvor de under de mange koalitionskrige i napoleonstiden høstede de store fordele af sejlads under „frit flag". Dansk skibsrum var stærkt efterspurgt, og selv om størsteparten af skibsfarten indtil 1807 var koncentreret i hovedstaden, lykkedes det en række dygtige redere i provinsen at skabe en anselig flaade. De vigtigste søfartsbyer efter København var o. 1800: Flensborg, Aabenraa, Dragør, Aalborg og Marstal.

19 Galeasen „DIE LERCHE" af Flensborg, 1800.
Farvelagt tegning. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.


Gelbias Die Lerche, von Flensburg. Capt. Johan J. Möller 800.

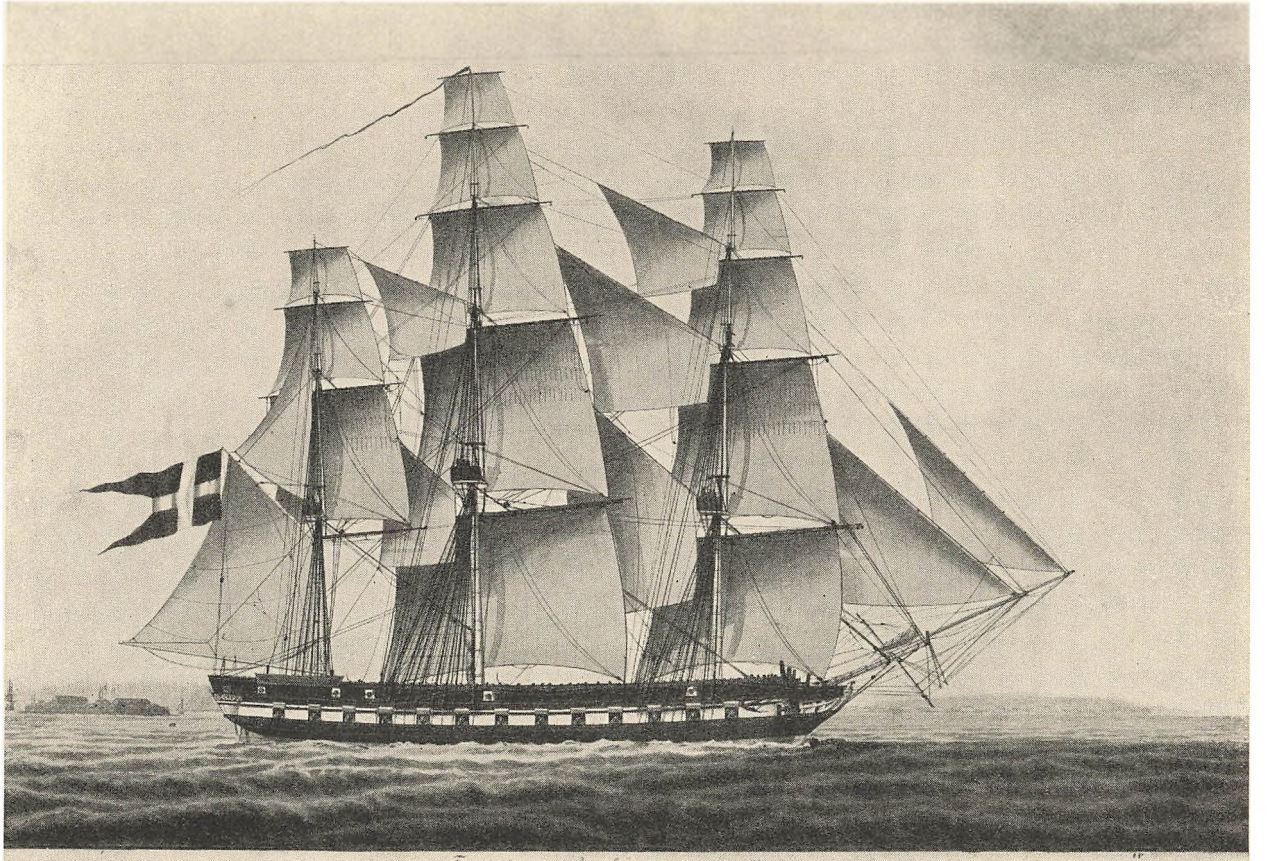
Tabet af den danske flaade i 1807 omfattede ikke mindre end 17 orlogsskibe, 12 fregatter, 8 brigger og et stort antal mindre enheder. Næsten hele vor flaade, den danske nations stolthed gennem aarhundreder var med eet gaaet tabt. Et stort anlagt genopbygningsarbejde blev straks sat igang, og i aarene op til 1840 søsattes saaledes 39 større skibe og et par hundrede rokanonfartøjer.

„Nymphen" er konstrueret af den fremragende fabrikmester Hohlenberg, hvis særegne byggeprincipper endog accepteredes af den engelske marine, efter at denne i 1807 var kommet i besiddelse af en del af de af ham konstruerede fartøjer. Det var søsat 1815 og armeret med 36 kanoner. Krigsbesætningen udgjorde 322 mand.

Omkring aar 1800 ændrer marinens skibe gr. p. deres nye udenbords farvelægning helt karakter. Siden ældste tid havde skrogene været labsalvet eller sværtet med tjære, saaledes at egetræets dybe, brune glans i forbindelse med en gulmalet gang, havde givet fartøjerne deres karakter. I 1783 blev det første orlogsskib „Oldenborg", malet med sort oliefarve udenbords, og samtidig synes den ganske lyse gang at være kommet i brug. Det sorte skrog med den helt hvide gang — den s. k. nelsonmaling opkaldt efter den store engelske søhelt – blev indført i marinen i begyndelsen af 1800-tallet og bevaredes til sejlskibstidens ophør. Under kamp viste denne farvepaalægning sig særdeles gunstig, idet skroget fortonede sig lavere paa vandet, og ved visse belysninger vanskeliggjorde sigtet fra modstanderens kanoner.

Indenbords synes skibene i 1700-tallet at have haft en graarød maling, i første halvdel af det følgende aarhundrede var den rød, senere afløstes denne farve af forskellige nuancer af grønt, drap og endelig har hvidt ogsaa været anvendt. Tilsyneladende har den indenbords maling dog langt ned i tiden været tillempet efter den paagældende skibschefs ønske og smag.

20 Orlogsskibet „NYMPHEN".
Farvelagt tegning af Jacob Petersen. Søfartsmuseet paa Kronborg.



Fregatten Amphion

Ifølge overlevering blev den første skonnert bygget 1713 i staten Massachusetts i De Forenede Stater. I Danmark var den første skonnert – en af den nyere sejlskibsflaades mest anvendte typer – uden tvivl marinens „Støren", der søsattes 1773. Navnet skonnert er, som almindeligt i senere tid, en rigningsbetegnelse.

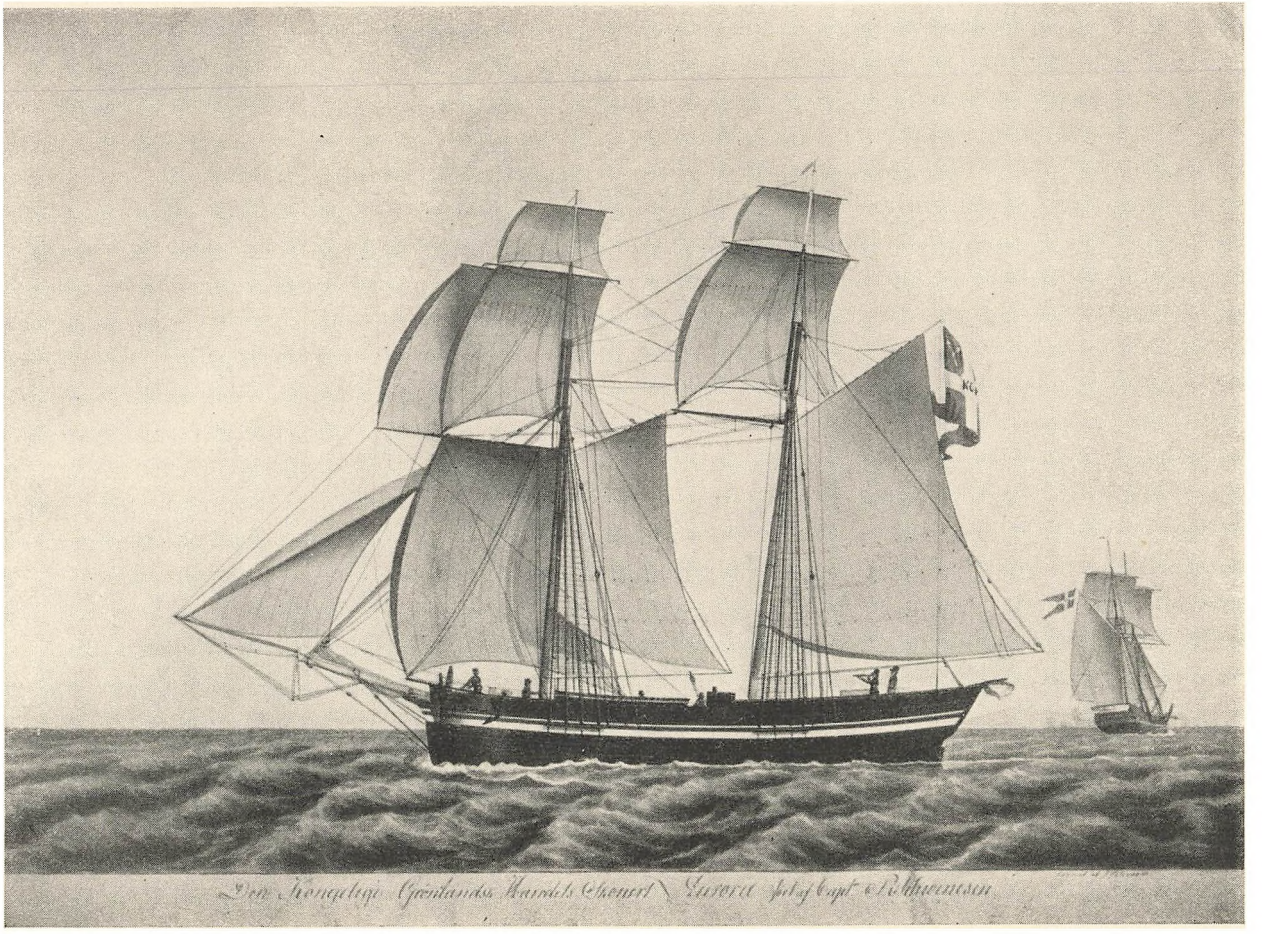
„Aurora"s skrog er sorttjæret med hvid skandæksstribe. I løbet af aarhundredet vandt denne farvepaalægning stor udbredelse for en række fartøjer og blev saa godt som altid benyttet ved maling af skonnerter.

Skonnertens master er sammensat af to stykker, mast og stang, hvilket oftest er tilfældet med det skonnertriggede skib, ligesom ogsaa gaffelsejlene fremfor alt er knyttet til denne type. Masternes og raasejlenes antal lader sig imidlertid variere paa mangfoldige maader og giver saaledes, som det senere vil fremgaa, navn til en række forskellige typer inden for gruppen. Karakteristisk for den ældre skonnert rigget som „Aurora" er stormastens ræer, der imidlertid hurtigt gik af brug. I sømandssproget kaldtes et saaledes rigget fartøj iøvrigt for „muffedejebrig". (En forvanskning af det engelske hermaphrodite).

„Aurora", der var paa 58 1/2 kommercelæster, tilhørte den Kongelige Grønlandske Handel fra 1817–25 og var med sin kraftige stævnkonstruktion velegnet til sejlads i de isfyldte farvande omkring vor nordlige koloni. Under gaflen blafrer kompagniets gamle splitflag med de korslagte harpuner og bogstaverne K. G. H. i det hvide kors. Paa agterdækket ses kaptajnen, der med sin lange kikkert for øjet iagttager Grønlands solglitrende kyst.

Skibet, der til højre i billedet ses agten for tværs mod styrbord er ogsaa „Aurora". Denne maade at gengive skibe paa var almindelig benyttet af 1800-tallets malere, idet det for iagttageren skjulte agterspejl hermed ogsaa fik sin plads i billedet.

21 2-mastet skonnert „AURORA" af København.
Farvelagt tegning af Jacob Petersen. Søfartsmuseet paa Kronborg.



Den Kongelige Grønlands Handels Skonert Fauna Skibsf. Capt. Pihlmannsen

Den udvikling der i løbet af 17- og 1800-tallet kommer til at præge skroget, sætter ganske naturligt ogsaa sine spor i forskibets mest dominerende parti, galionen.

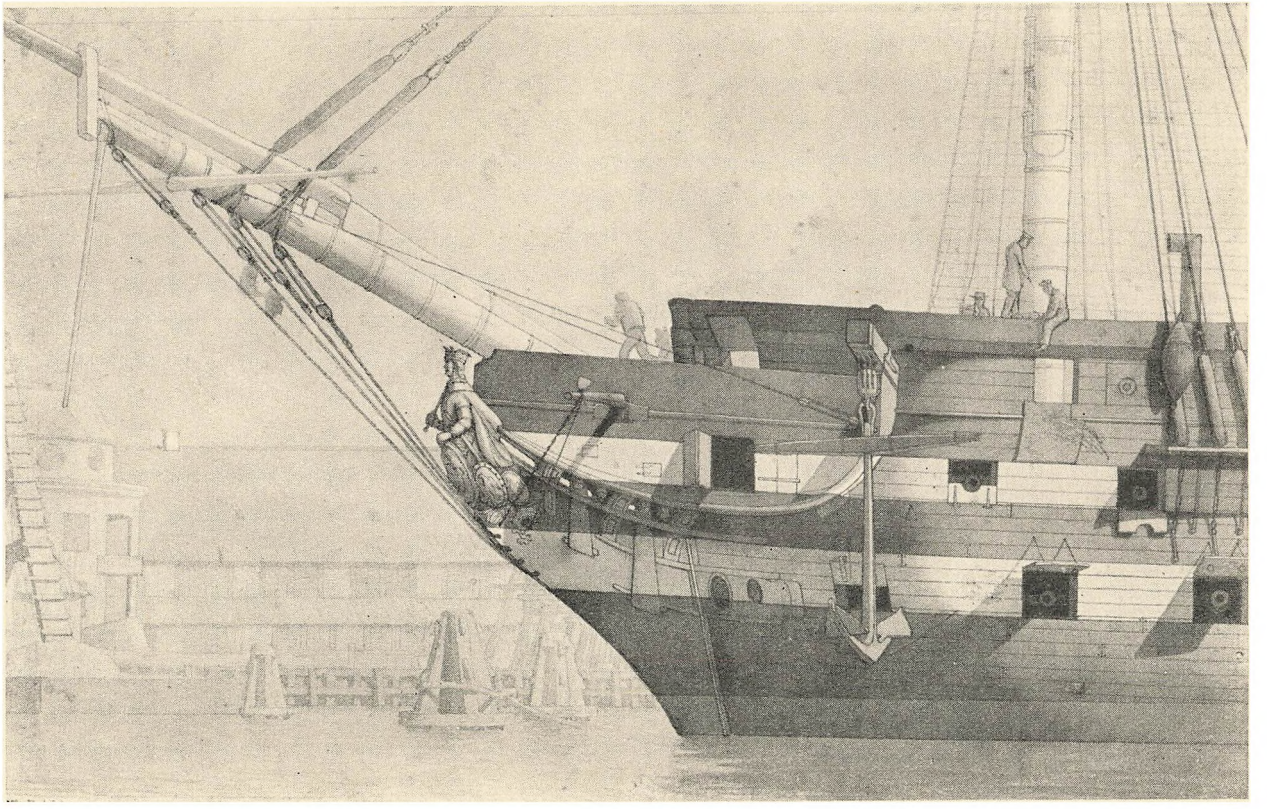
Den i konstruktionen tilstræbte forenkling fremgaar bl. a. af orlogsskibet „Valdemars" stævn skabt i 1828 af den praktisk indstillede Hohlenberg. Sløjknæ og indtømmer er blevet rudimenter, og af h. t. kravet om en forøgelse af kanonstandpladsernes antal er den aabne galion blevet overdækket. Den gamle galionsforms tid er forbi, og i tiden indtil de klipperbyggede stævne vinder indpas, bliver forstævn og galionsskæg harmonisk sammenbygget. Galionsrælingen forsvinder, og stævnens overkant flugter nu med skibets lønning.

Givetvis blev det for handelsskibenes vedkommende sjældent de mest eksklusive kunstnere, der kom til at forestaa udsmykningen af stævn og spejl. Et ikke ringe antal galionsfigurer med stærkt varierende motiver – alle af stor kulturhistorisk værdi – er bevaret fra 1800-tallet. Unge svulmende kvinder, anstændige med højhalsede turnyrekjoler og letsindige med synbare mamelukker og røde strømpebaand under knæet, har stævnet frem over havene i selskab med lyslokkede smaabørn i knapstøvler, skibsredere med kalvekrøs og tegnebog i haanden, brynjeklædte riddersmænd og glammende, bevingede fabeldyr.

Som de store sejlskibe forsvandt, forsvandt de morsomme galionsfigurer med dem. En krølle med blomsterranker ført hen langs skibets sider blev stævndekorationen omkring aar 1900. Som et minde om fordums herlighed ses nu og da paa enkelte af vore motordrevne sejlskibe endnu i vore dage et dannebrogsfarvet skjold paamalet krigen.

Dampskibet med den rette stævn mistede allerede i 1860'erne sin stævndekoration. Efter den runde pladestævns fremkomst har et rundt skjold, bovmærket, med rederiets bomærke i det sidste tiaar vundet hævd i vore damp- og motorskibe. Den dag er maaske ikke fjern, da man atter, som det er sket bl. a. i Norge, under nye former vil gense galionsfiguren i skibets stævn.

22 Stævnparti af orlogsskibet „VALDEMAR".
Tuschtegning af C. W. Eckersberg. Tilh. arkitekt Peter Koch.



Briggens to tredelte master – mast, mærsstang og bramstang – er fuldriggede og fik i løbet af 1800-tallet stor udbredelse navnlig i de udenlandske handelsflaader.

Allerede i 1700-tallet kendes to fartøjstyper brigantinen og snauen, hvis rigninger er meget nær beslægtet med den senere brigs, hvorfor det med sikkerhed kan antages, at denne er direkte udviklet af disse nævnte typer.

„Claudine Maria" er en snaubrig, idet den fra snauen benyttede snaumast, som i saa mange af de ældre brigger, ogsaa findes i dette skib. Brigsejlets mastebaand løb her paa en særlig snaumast lige bag stormasten. Fokkemasten er forsynet med gaffelsejl der fra 1820'erne vandt en del indpas paa fregatriggede skibe. Det blev dog snart erstattet af trekantede mellemstagsejl, ligesom ogsaa snaumasten i løbet af faa aartier gik helt af brug. Saavel briggens skrog som rigning udviklede sig iøvrigt ganske parallelt med fregatten, eller som den i løbet af aarhundredet gr. p. sin ændrede rigning kom til at hedde: fuldskibet.

Briggen slog dog aldrig rigtigt igennem i Danmark. Ved udsendelse af skibe til oversøiske lande blev fartøjer med større lasteevne naturligt foretrukket, og til sejlads i indenrigs fart kunde den grundet paa den komplicerede sejlføring ikke klare sig i konkurrencen med 1800-tallets sletriggede skibe.

23 Briggen „CLAUDINE MARIA", 1830.
Model. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.



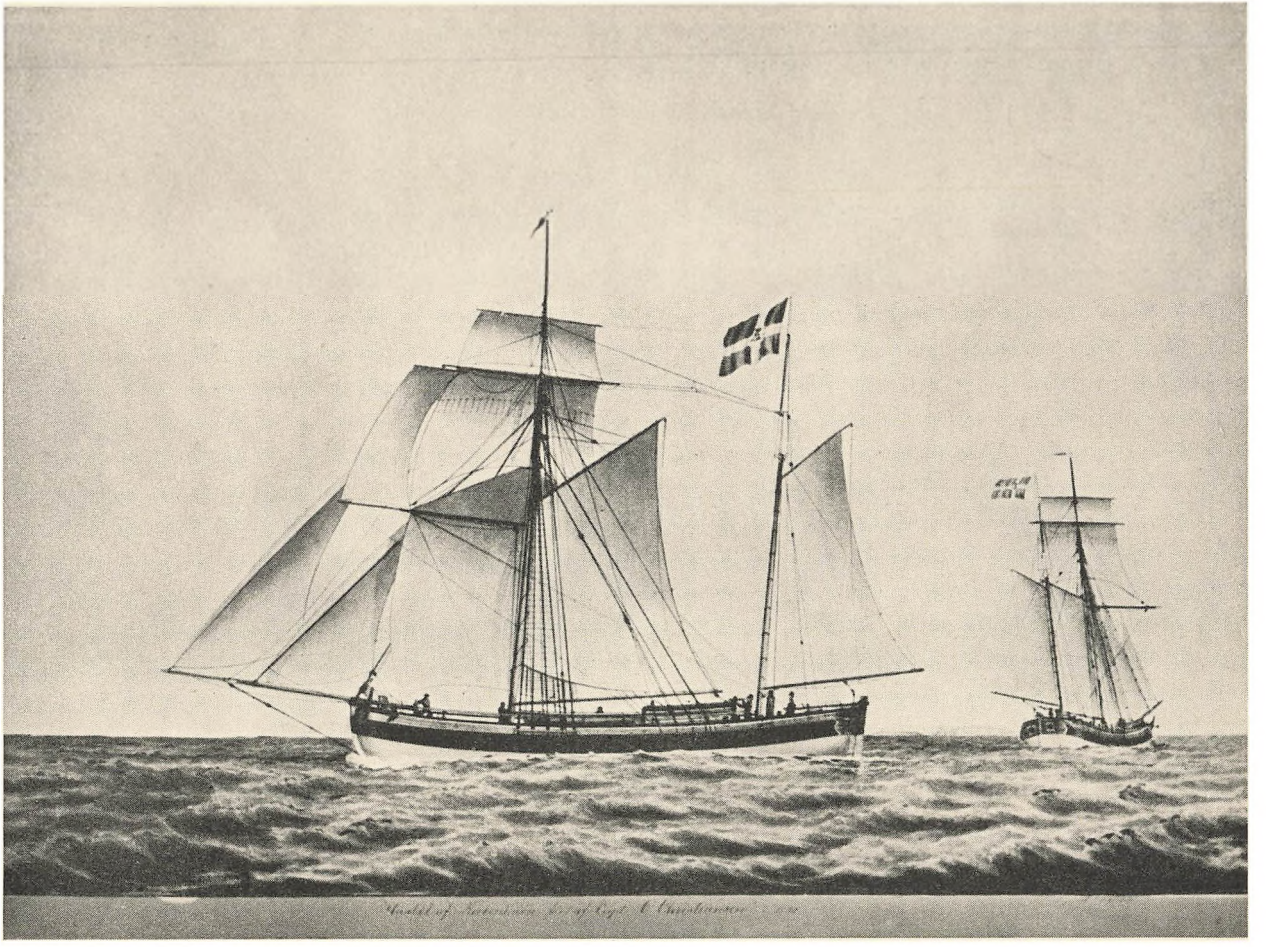
Galioten stammer som saa mange af datidens mindre fartøjstyper — bl. al. tjalken, kuffen og everten — fra Holland, hvor den i slutningen af 1600-tallet var meget benyttet. Den var en tid lang meget almindelig i vore farvande, alene i Aabenraa var saaledes 12 galioter hjemmehørende i 1745. I begyndelsen af 1800-tallet synes typen imidlertid næsten at være forsvundet.

Med dens rundgattede og fyldige skrog, den konvekse stævn og det ringe spring mindede skibet meget om hukkerten og havde ligesom denne en ret agterstævn og store vinduer i det runde agterspejl. Efter hollandsk skik var rorstammen forsynet med udskaaret rorhoved eller krølle.

Skibet var med sin korte mesanmast rigget som galease. I begyndelsen af 1800-tallet dukker endnu et forestagsejl op, saaledes at tre stagsejl til langt hen i aarhundredet føres af langt størsteparten af vore skibe.

En tremastet galiot rigget som fregat forekom omend yderst sjældent i Danmark. Omkring 1800 fandtes der dog enkelte hjemmehørende i Flensborg og Aabenraa. Galioten havde aldrig galion, men stævnen var undertiden dekoreret med en krølle.

24 Galioten „HAABET", 1840.
Farvelagt tegning af Jacob Petersen. Søfartsmuseet paa Kronborg.

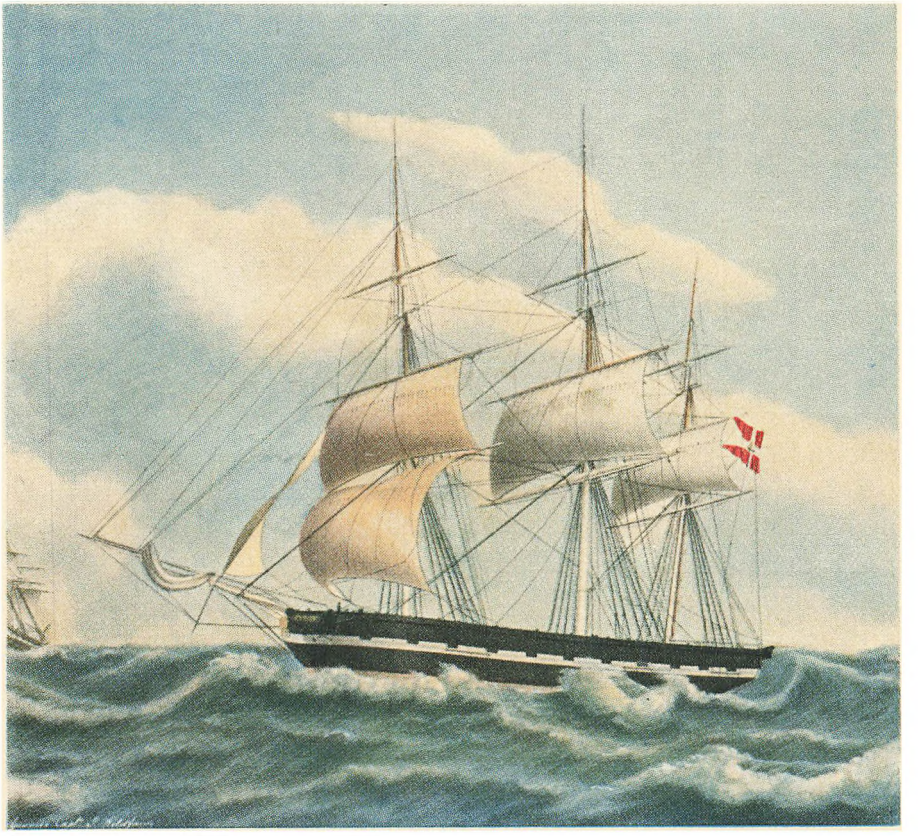


Efter afslutningen af den ulykkelige krig med England, der kostede vort land ca. halvdelen af vort skibsrum, gled den danske søfart ind i en ny periode, der indledes med en række trange aar. København var ikke mere skibsfartens pulserende midtpunkt, hvorfra provinskøbmændene hentede deres varer. Den direkte trafik mellem provinsby og de oversøiske havne tog stærkt til, og de københavnske redere blev nu ikke ene om sejladsen paa de store have. Ikke mindst Flensborg og Aabenraa gjorde sig stærkt gældende med farter paa henholdsvis Vestindien og Ostindie- og Kinakysten.

Aabenraaskibet „Cecrops" bygget 1845 (171 kommercelæster) viser et typisk fuldskib fra 40'erne. Skroget har et bredt, kort, og noget fremfaldende forskib, et slankt agterskib, lukket skanseklædning og et ringe spring. Det brede galionsskæg med opløbere og ræling er erstattet af en kort, kraftig galion prydet med en udskaaret buste. Spejlet er bredt og fladt med de endnu anvendte firkantede vinduer, hvorover hækjollen ses hængende i sine davider. For, af hensyn til de asiatiske pirater, at give skibet et vist orlogsmæssigt snit, har man ikke benyttet den fra 1700- og 1800-tallets begyndelse ofte anvendte farvelægning med den glatskrabede barkholtstribe (se Barken „Victoria" side 2), men har malet fartøjet sort med hvid gang og paategnede kanonporte. Armeringen har formentlig bestaaet af nogle s. k. „kvækere", trækanoner hvis skydeevne langt fra har staaet i forhold til det truende ydre.

„Cecrops" solgtes senere til et firma i Bombay og totalforliste under en orkan i det indiske ocean saa sent som i 1901.

25 Fuldskibet „CECROPS" af Aabenraa.
Farvelagt tegning af Jacob Petersen. Søfartsmuseet paa Kronborg.

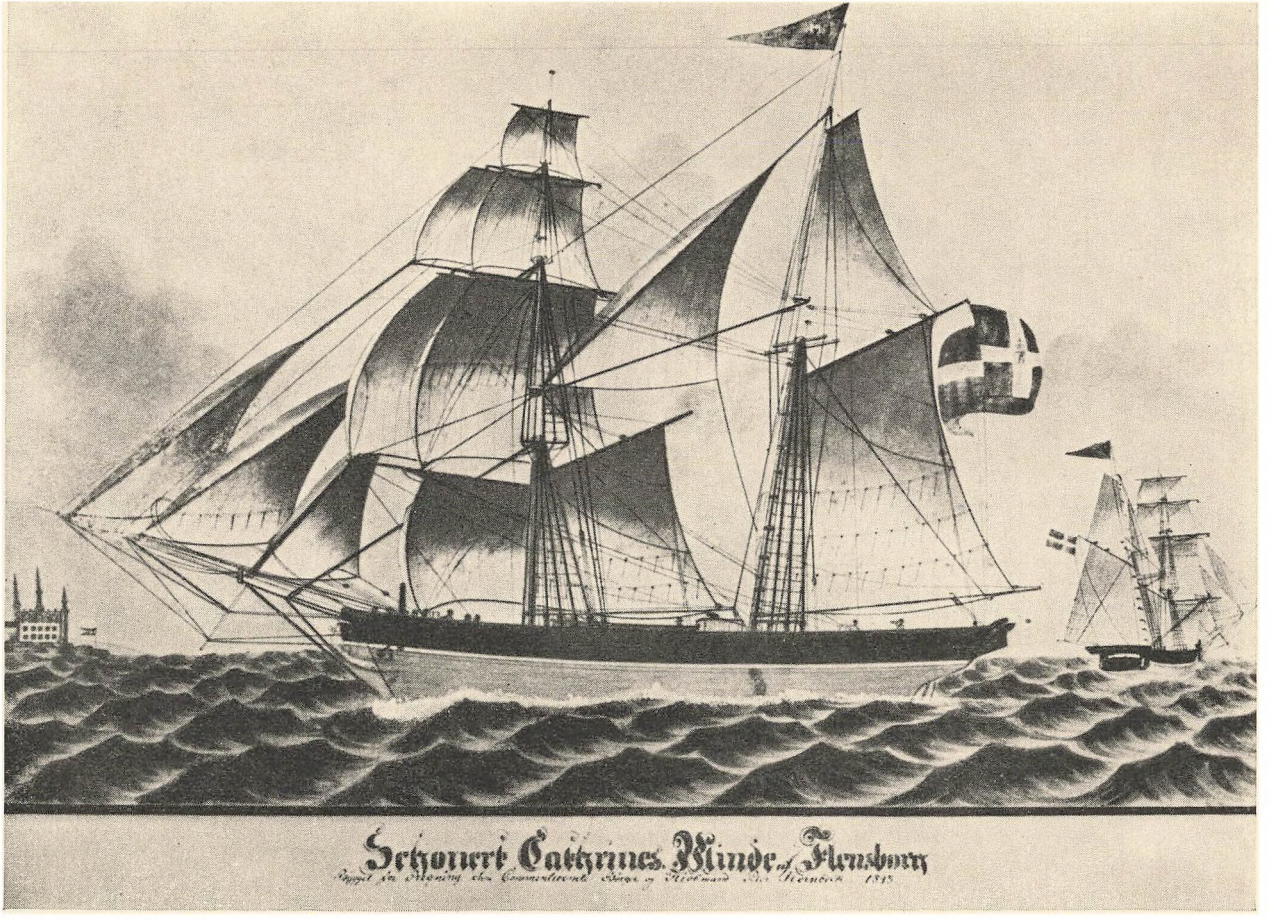


Denne gengivelse af „Catherines Minde, fra 1848, illustrerer paa fortræffelig maade 1800-tallets mangfoldige naive skibsgengivelser. De bjergtoplignende søer og den ukorrekte gengivelse af Kronborg med minarettaarnene bærer et tydeligt præg af at være skabt af en af samtidens talrige „marinemalere", hvis studier hovedsagelig fandt sted ved et bolværk fjernt fra Kronborgs pynt. Men skrog og ikke mindst rigning er minutiøst udført, og for sømanden, der gerne vilde have et minde om skibet paa væggen derhjemme i den lavtloftede stue, har den kunstneriske værdi næppe spillet nogen afgørende rolle, for ham har det vigtigste været, at fartøjet med dets fald og braser har været nøjagtigt, som han kendte det fra sit daglige, haarde arbejde om bord.

Skroget er blankskrabet i bunden, sortmalet opstaaende med skonnertens karakteristiske hvide skandæksliste. Skægget er prydet med blomsterrranker og en lille galionsfigur forestillende en krinolineklædt kvindeskikkelse – muligvis Cathrine efter hvem skibet har faaet navn. Spejlet er plat, og gillingen er stærkt underløben, hvilket blev almindelig brugt af større fartøjer i løbet af aarhundredet.

Rigningen – med den fuldriggede fokkemast og skonnertriggede stormast – viser krydsningen mellem brig og skonnert. Typen vandt stor udbredelse i midten af 1800-tallet men var allerede ved aarhundredeskiftet mindre almindelig i vore farvande.

26 Skonnertbriggen „CATHRINES MINDE" af Flensborg.
Farvelagt tegning. Tilh. Kaptajn F. C. Hansen, Flensborg.


Schooner Cathrines Minde of Flensborg

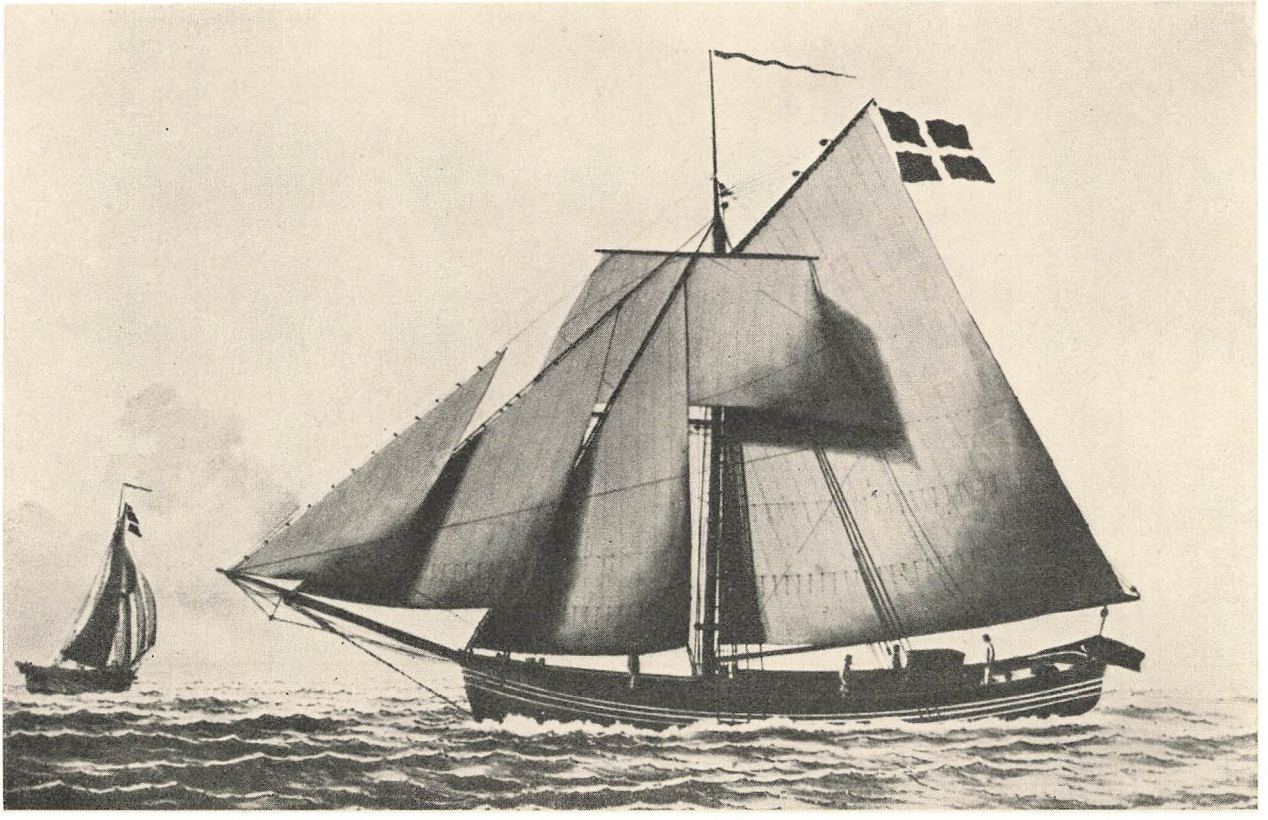
Jagttypen er af meget gammel dato. Allerede i 1500-tallet sejlede en række jagter i vore farvande.

I løbet af 17- og 1800-tallet udviklede den særprægede danske jagt sig. Dens skrog videreførte en række af de gamle nordiske byggetraditioner, og det kan med stor sikkerhed antages, at den er i direkte slægt med vore middelalderskibe. Dens overvandsform er meget fyldig med et stort spring. Bunden er temmelig skarp. Stævnen har stor runding – jagtstævn uden galion – der iøvrigt har givet navn til stævne af denne konstruktion. Agterspejlet er plat med firkantede vinduer. Anbragt udvendig paa dette ses roret, hvis pind, prydet med en udskaaret krølle, er ført hen over halvdækket agter, hvorunder kahytten var placeret. Skandæksliste, barkholt, spejl og en række striber, hvergarnsstriberne, over og under skandækket var malet i forskellige farver eller lapsalvet, saaledes at fartøjet fik et smukt og festligt præg. Typen var overordentlig sødygtig og regnedes for et meget fint søskib. Dens drægtighed varierede mellem 6 og 20 kommercelæster.

Ogsaa jagtens rigning vidner om forbindelse med fortiden. Godset var samlet paa eet sted paa masten, hvorover en trækonstruktion „hummeren" havde sin plads. Denne antages at være en reminisens af den for aarhundreder siden forsvundne mærsekurvs understøttelse. Den jagtriggede mast er i eet stykke og meget benyttet i smaaskibe. „Confidence" fører bredfok, hvilket sejl iøvrigt i løbet af aarhundredet i aftagende grad benyttes paa jagten.

En type, der var jagten stærkt lig men væsentlig større, var slupen. Dens mast – sammensat af to dele mast og stang – tillod bæringen af den forøgede sejlflade.

27 Jagten „CONFIDENCE" af Thurø (o. 1850).
Farvelagt tegning. F. Holm-Petersens billedsamling.



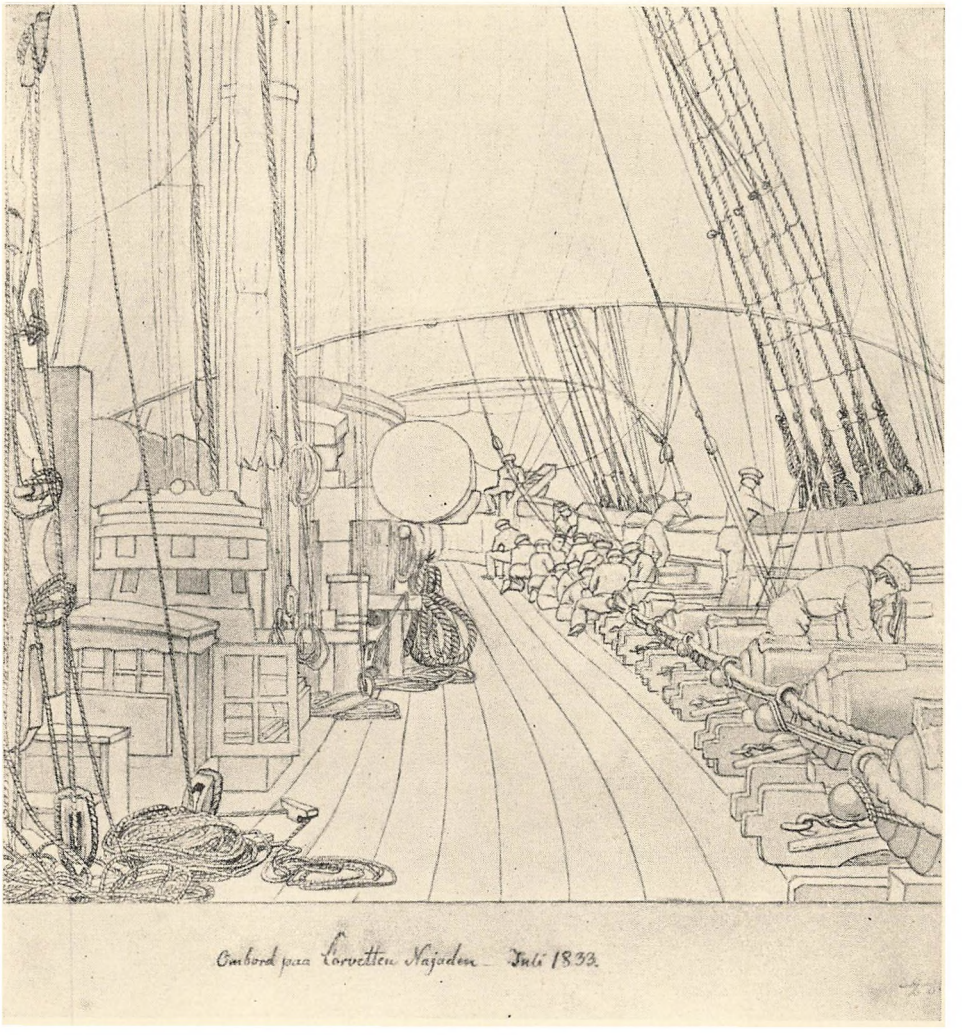
Den viste skitse giver et fortræffeligt billede af stemningen paa dækket om bord i en af vore gamle sejlførende orlogsmænd. Alt aander sol, lys og høj himmel. For en sagte brise glider korvetten langs Danmarks lyse strand, medens det vagtfri mandskab hænger langs lønningen og med blikket følger de skiftende kystkonturer.

Kunstneren har staaet agter og med sin blyant gengivet skibets styrbord side frem mod bakken, hvor man længst fremme skimter kranbjælken, der rager ud over skibssiden. Mesan- og stormastens undersejl er sat og staar spændt for vinden. Staaende og løbende gods, blokke og taljer og opskudte ender giver et indtryk af den senere sejlskibstids komplicerede sejlføring. Midtskibs ses nedgangen til banjerdækket, skylighter og skibets barkasse. Langs lønningen ses de glatløbede forladekanoner, hvilende i svære trælavetter baaret af hjul. Artilleristerne, der om styrbord tilhører „Kongens Kvarter", er i gang med rengøring og pudsning af materiellet.

Skibsartilleriet havde gennem de sidste aarhundreder ikke gennemgaaet nogen nævneværdig udvikling. I 1800-tallets første halvdel gik man over til støbning af jernkanoner (tidligere bronze e. l. legering, de s. k. metalkanoner), og en mere ensartet kanontype med faa kaliberstørrelser paa samme skib indførtes. (Som oftest 30-pundige og 18-pundige piecer). For yderligere under kamp at ødelægge modstanderens skrog og rejsning og for at gøre det størst mulige antal af hans besætning ukampdygtig anvendtes foruden kolde eller gloende kugler bl, a. ogsaa lænkekugler og knipler, der forvoldte stor skade paa den saarbare rigning.

Med panserets indførelse og opfindelsen af den riflede bagladekanon, der for alvor bestod sin prøve i den berømmelige kamp paa Hampton Road i U.S.A. i 1862, hvor det lille panserskib „Monitor" — konstrueret af svenskeren John Ericsson — med held bekæmpede Sydstaternes to største enheder, oprandt en hel ny tid for orlogsmarinerne verden over. I de dage skabtes saaledes grundlaget for de konstruktionsprincipper paa basis af hvilke bygningen af vor tids orlogsskibe stort set hviler. Panserskibet havde for stedse sat punktum for de stolte sejlfregatters aarhundredgamle æra.

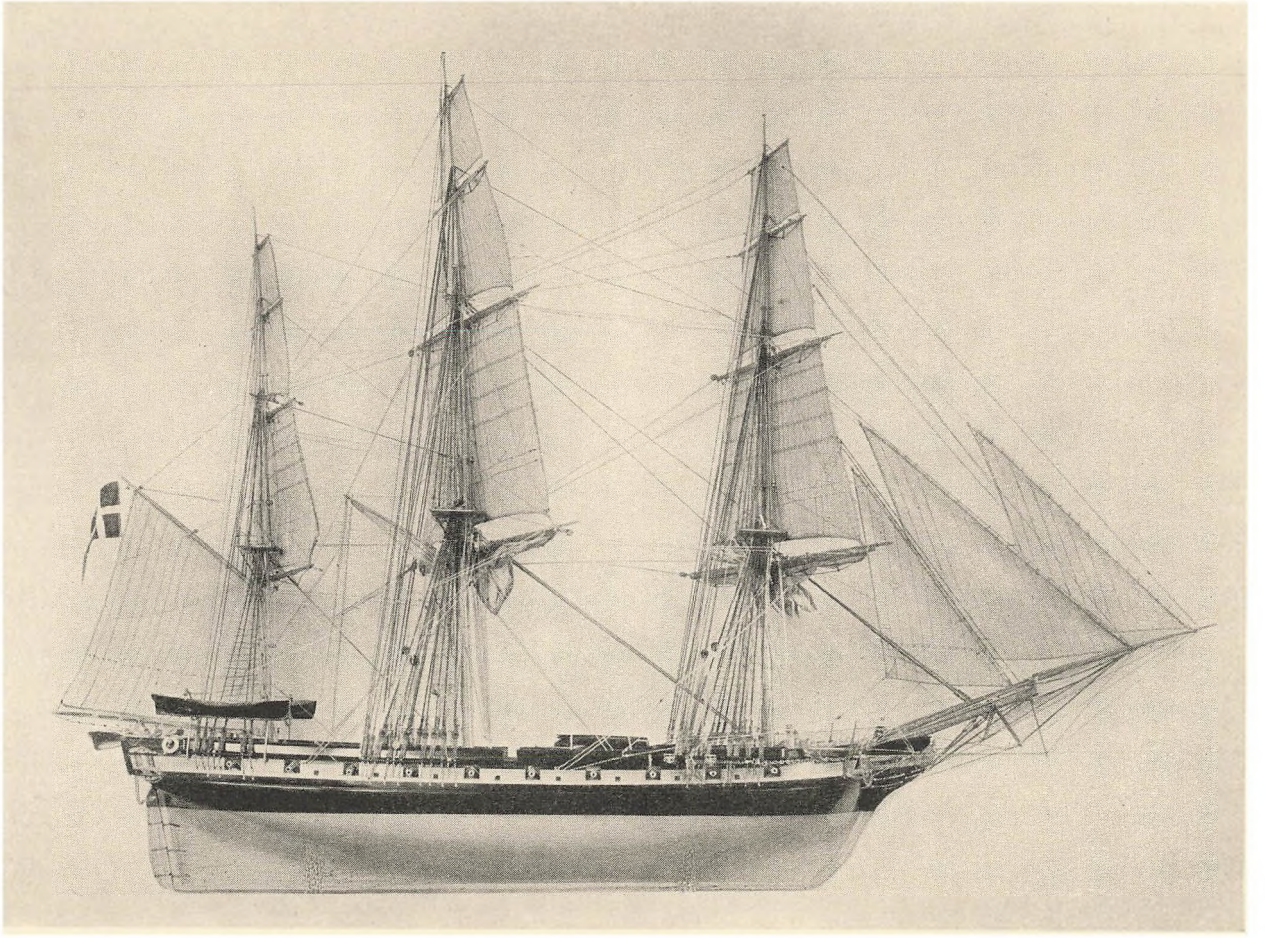
28 Dæksparti fra korvetten „NAJADEN".
Tegning af C. W. Eckersberg 1833. Tilh. arkitekt Peter Koch.


Ombord paa Corvetten Najaden Juli 1833.

Den første danske korvet blev bygget 1818. „Valkyrien", der er søsat 1846, er et smukt eksempel paa et dansk marineskib fra aarhundredets midte. Skroget er slankt og skarpt, stævnen noget udfaldende og springet er ganske ringe. Christian den Ottendetidens strenge og enkle linier har ogsaa sat sit præg paa den meget maadeholdende udsmykning af stævn og agterskib. Korvetten førte i modsætning til fregatten kun skyts paa det aabne batteri paa dækket og havde iøvrigt et væsentligt mindre deplacement end denne.

Benævnelsen korvet og fregat forsvandt med sejlskibstidens ophør men er nu atter dukket op i vor marine som betegnelse for visse upansrede, lette fartøjstyper. Under den sidste krig benyttedes disse skibe med stor virkning som eskortefartøjer i konvojtjenesten.

29 Korvetten „VALKYRIEN".
Model. Den historiske Modelsamling paa Holmen.



Allerede 1767 søsattes Danmarks sidste tre-dækker. Opgaven at kombinere denne svære skibstypes kampegenskaber med de for vore farvande specielle krav til ringe dybgang, krydsegenskaber m. v. havde det ikke været muligt at løse paa tilfredsstillende maade. En lang række todækkere søsattes fortsat fra flaadens værfter indtil o. 1800, hvorefter man i stigende grad overgik til bygning af fregatter og lettere fartøjer.

Det sidste danske orlogsskib — linieskib — var todækkeren „Dannebrog", der søsattes 1850. Saavel rigningen som skroget med det fyldige forskib og det slankere agterskib viser, at marinens byggetraditioner fra aarhundredets begyndelse stort set endnu er blevet fulgt. Den klipperagtige, stærkt fremspringende stævn bærer som galionsfigur en kvindeskikkelse med Dannebrog i højre haand. Spejlet er plat og rigere udsmykket end almindelig brugt paa denne tid. De høje, himmelstræbende master fører marinens sædvane tro foruden ræer gaffelsejl paa alle tre master.

Det smukke orlogsskib var imidlertid blevet skabt i en brydningstid, hvor samspillet mellem skibets fart, armering og pansertykkelse nu i en ganske anden grad end tidligere var blevet problemer, som sagkundskaben maatte tumle med, og udviklingen krævede, at „Dannebrog" snart maatte ændres helt. I 1862 blev det saaledes ombygget til panserkorvet med lukket batteri. En dampmaskine, paa 400 hk., der gav skibet en hastighed paa 8,7 knob, installeredes. Siderne beklædtes med smedejernspanser og de gamle kanoner erstattedes af moderne skyts.

30 Orlogsskibet „DANNEBROG".
Model. Den historiske Modelsamling paa Holmen.



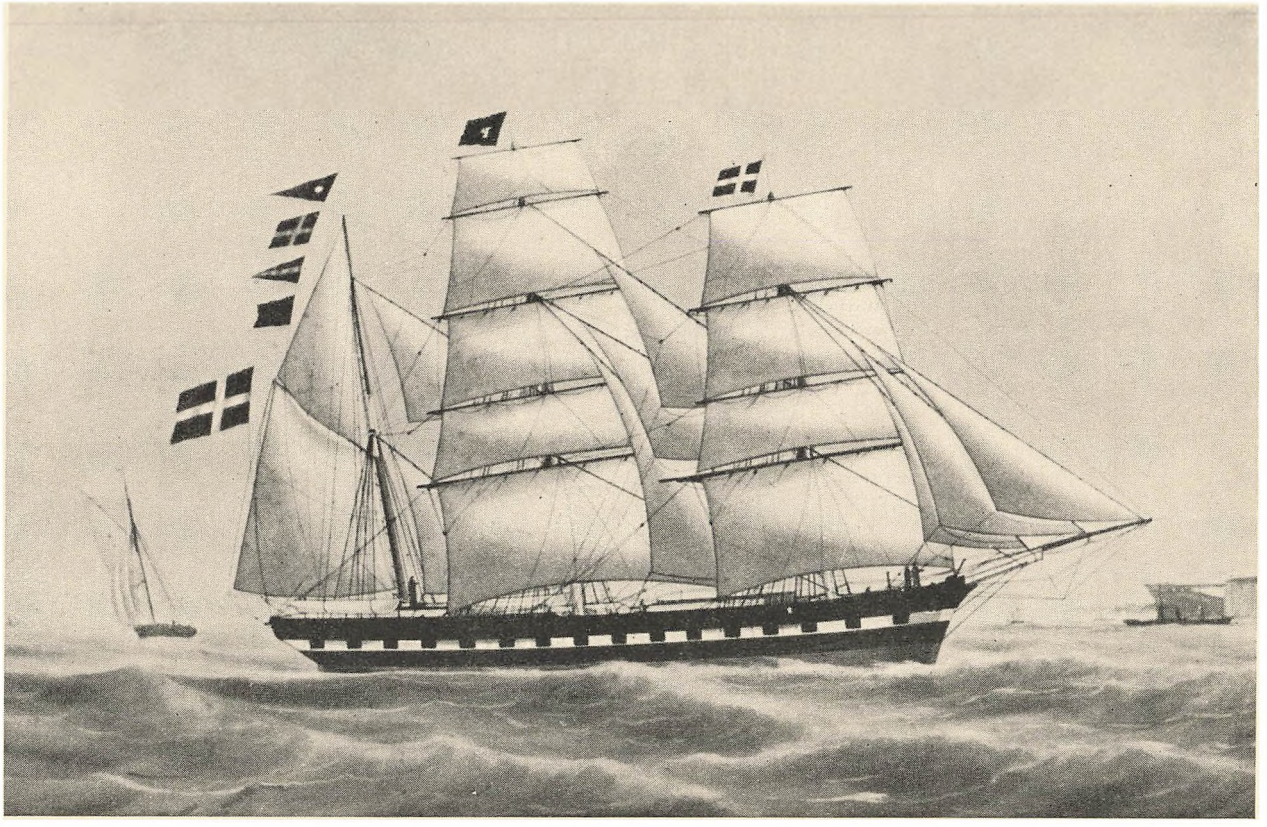
Barkskibe, der intet havde tilfælles med 1800-tallets bark, var allerede kendt i middelhavet i oldtiden. I Norden kendtes i slutningen af middelalderen et svært, rundgattet fartøj, der omtales bark. Benævnelsen betegnede i 1700-tallet et skib med fyldigt skrog, runde bove, en næsten lodret stævn og et bredt spejl med vinduer. Udsmykning af enhver art savnedes, og galionen var erstattet af et vulingsknæ til støtte for bovsprydet. En fregatrigget bark „Victoria" af Flensborg ud for Marseille, 1807 ses paa side 2.

I slutningen af 1700-tallet var barken med den barkriggede takling kendt i Sverige. Typen blev meget anvendt her i Skandinavien, og efter 1860'erne var saa godt som alle større fartøjer barkskibe.

Karakteristisk for typen er den skonnertriggede mesanmast uden ræer. I sammenligning med fuldskibet var den billigere at udruste, den krævede mindre vedligeholdelse og en mindre besætning til sejlenes betjening.

Gengivelsen af „Seringapatam" stammer fra 1866. Dets drægtighed var 400 Kommercelæster. Ved skroget bemærkes det lange halvdæk, der var almindeligt i nordamerikanske skibe. Hækjollen er forsvundet og erstattet af laaringsfartøjerne langs agterskibets sider. Agten for fokkemasten ligger storbaaden paa det lange ruf, der bl. a. har rummet den primitive kabys. Sejlende bidevind for bagbord halse i frisk kuling styrer det smukke skib med sine dobbelte mærssejl – indført o. 1850 – forbi Helgoland, der brat rejser sig af havet. Paa Fokkemasten er lodsflaget hejst, og lodsen ses allerede paa vej ud agten for skibet. Helsingørrederen Pontoppidans kontorflag smelder fra stortoppen, og krydsmasten er prydet med Dannebrog og skibets kendingsflag.

31 Barken „SERINGAPATAM" af Helsingør.
Farvelagt tegning. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.



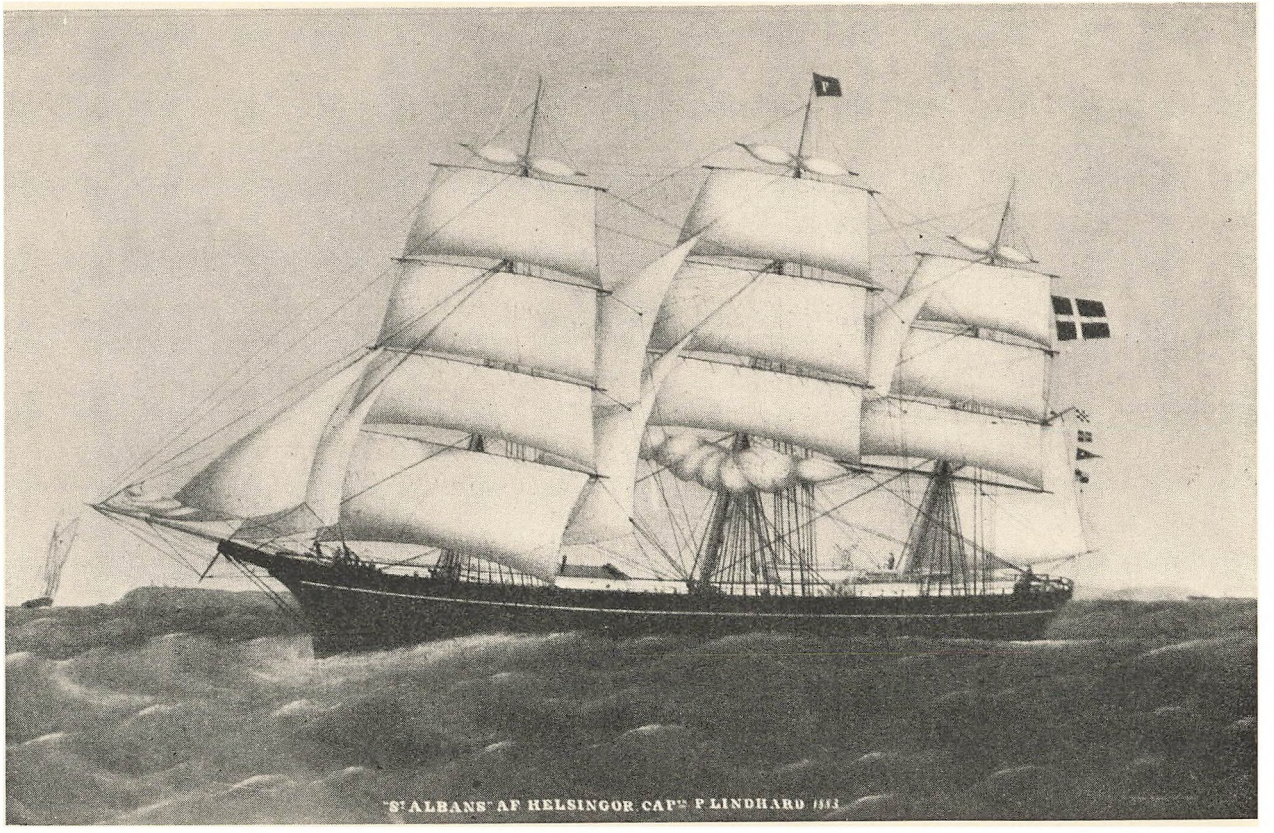
I 1800-tallets første halvdel søsattes i England og U. S. A. en række slanke, skarptbyggede og højtriggede fregatter, klipperskibe, der o. 1850'erne kulminerede i de berømte the-klippere, hvis rekordfarter over verdenshavene med rette virkede imponerende paa samtidens søfolk. Klipperen var i sin endelige skikkelse mere skabt for den høje fart end for den store lasteevne, og naaede aldrig rigtigt at vinde indpas i vort land.

Og dog kom klippertiden i høj grad til at øve sin indflydelse paa vor hjemlige skibsbygningskunst. „St. Albans", gengivet i 1883, viser et smukt eksempel paa et dansk klipperbygget fuldskib. Skroget er langt og smalt med et skarpt underskib. Den konkave stævn er stærkt udfaldende og har ikke galion. Galionsfiguren, der dog oftest af hensyn til skibets udsmykning bevaredes til ind i vort aarhundrede, er endog udeladt paa dette fartøj. Det flade spejl begyndte fra 50'erne at finde anvendelse i danske Skibe. Det fritstaaende dækshus agter med passagerbekvemmeligheder og lukafer for skibets officerer har i løbet af aarhundredet vundet indpas paa større skibe. Paa dækshusets top ses kaptajnen manøvrende det smukke skib, medens rorgængeren har sin plads ved rattet agter. Størsteparten af datidens langfarere var, af h. t. den stærke begroning i troperne, kobberforhudede. I 1824 forhudedes den første danske orlogsmand, og handelsskibene fulgte hastigt efter.

„St. Albans" modererede klipperrigning savner en række af de sejl, der var karakteristiske for disse skibe. Paa denne tid var saaledes stagsejlenes antal forøget til fire (jager, klyver, forestængestagsejl og stagfok), de dobbelte bramsejl indførtes i 70'erne, og over røjlen var kommet endnu et raasejl, skøjslen (sky-sail). Allerede i midten af aarhundredet havde krydsmastens underste raa faaet sit sejl, beginen. Skibet var nu fuldrigget, og i handelsflaaden afløser betegnelsen fuldrigger nu helt ordet fregat.

At danske klippere ogsaa har kunnet sejle hurtigt, viser os fuldskibet „Cimber", bygget 1857, der saaledes paa 103 døgn foretog den hurtigste rejse, der endnu var gjort fra Liverpool til San-Fransisco.

32 Fuldskibet „ST. ALBANS" af Helsingør.
Maleri. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.


"St ALBANS" AF HELSINGOR CAPtn P LINDHARD 1853

Selv om den nu kendte fragtfart baseret paa transport af fremmed vare havde bredt sig stærkt i løbet af aarhundredet, var navnlig provinsens skibsfart endnu i væsentlig grad baseret paa rederens egen vareimport- og eksport. De her gengivne skonnerttyper har saaledes hovedsagelig været beskæftiget med sejlads i tilknytning til den gamle købmandsgaard i den fyenske søkøbstad.

„Caroline og Trine" var et slankt, klipperbygget fartøj bygget i Troense 1864 (ca. 65 kml.) – en typisk repræsentant for tidens sydfyenske skibsbyggeri, hvis vigtigste centrer var Svendborg, Faaborg, Troense og Thurø. Den elegante og hurtigsejlende klippertype vandt fyenboernes hjerte, og ikke mindst skibsbyggerne i Svendborg og paa Thurø har lige til vore dage holdt fast ved denne byggemaade.

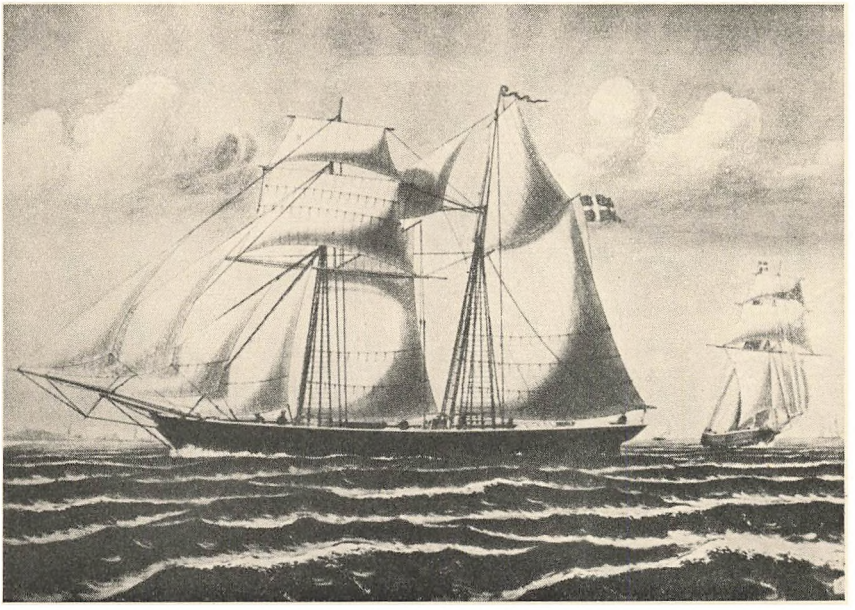
33 2-mastet topsejlskonnert „CAROLINE OG TRINE" af Faaborg
Farvelagt tegning. Den gamle Gaard, Faaborg.

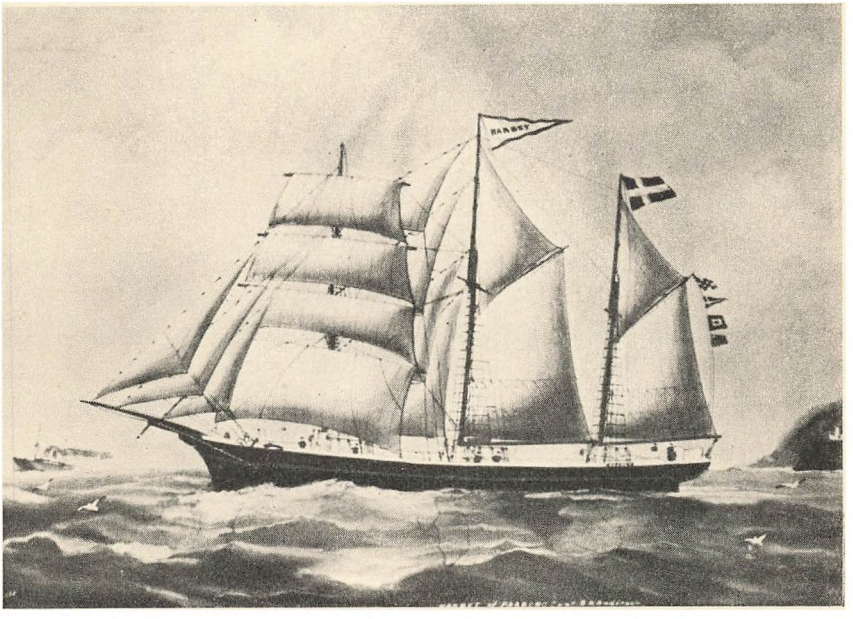
Blandt 1800-tallets mange skonnerttyper tilhørte barkentinen de største. Sammen med fuldskibe, barker, brigger og skonnertbrigger foer de paa de lange passatrejser over Atlanten og Stillehavet.

„Haabet" er ligesom „Caroline og Trine" et sydfyensk klipperbygget skib. Det er søsat 1856 med en drægtighed paa 95 kml. Det sortmalede skrog med den hvidmalede lønning er skarpt og velbygget med linier, der giver det mere præg af lystfartøj end af lastskib. Paa dækket agten for fokkemasten ses et mindre ruf og storbaaden. Paa halvdækket findes nedgangen til den spartansk udstyrede kahyt agter, der bl. a. rummede skipperens lukaf. Den tidligere til indenbords maling anvendte grønne, rosafarvede eller graagule farve er blevet erstattet af hvid maling. Skibets ankre er surrede hængende i kranbjælken med den ene flig støttende mod svineryggen og ankerkæden visende ud gennem klydset.

Fokkemasten med de tre stagsejl er fuldrigget med dobbelte mærssejl og enkelt bramsejl. Stormasten, der fører fire mellemstagsejl, og krydsmasten er begge skonnertriggede, hvilket i sammenligning med barken medfører en forøget besparelse af udrustningen og en yderligere formindskelse af besætningens antal.

34 Barkentinen „HAABET" af Faaborg.
Farvelagt tegning. Den gamle Gaard, Faaborg.




HARDY

I Marstal, et af træskibsbygningens centrer fra o. 1800, fulgtes ikke de sydfyenske skibsbyggeres overgang til klipperbygningens principper. Her havde man fra ældste tid helliget sig bygningen af jagter, der altid havde udmærket sig ved sine fortrinlige egenskaber som søskib. Da man i midten af aarhundredet tog fat paa bygningen af større skibe, førtes de gamle, velprøvede traditioner videre til barkentiner, skonnerter og galeaser.

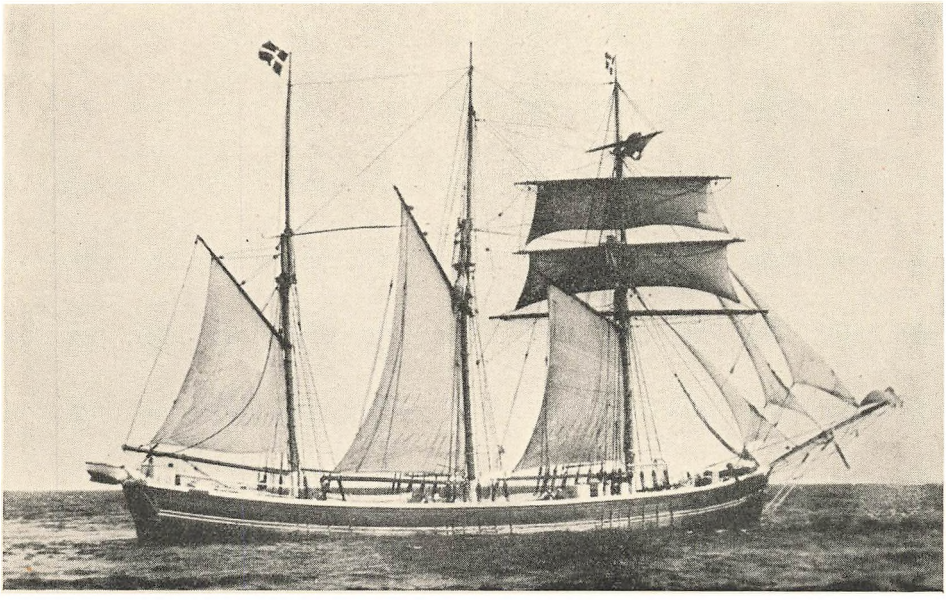
Det nære slægtskab mellem jagten „Confidence" og skonnerten „Hans", bygget 1907 i Marstal, lader sig umiddelbart paavise lige fra den runde stævn til det store, platte spejl.

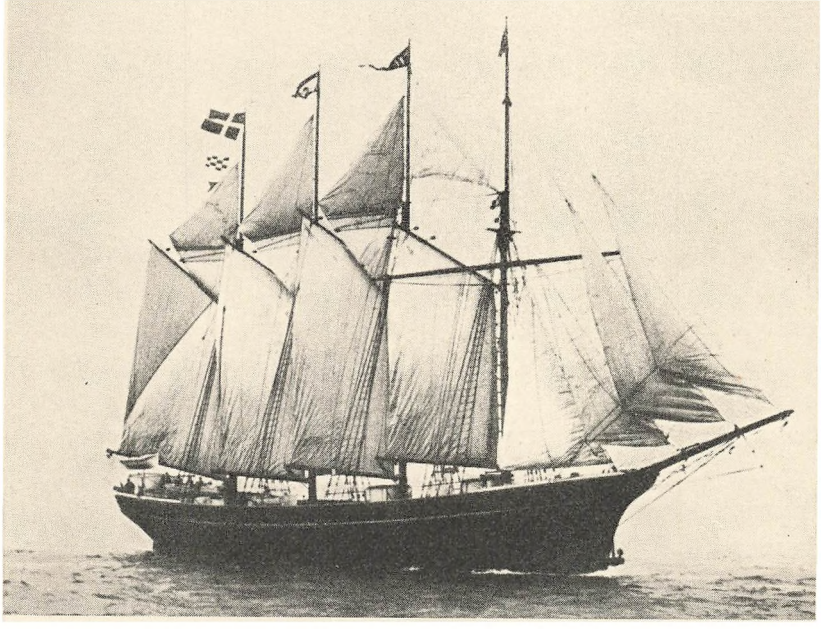
Bramsejlskonnerter – med bramsejlet over de to topsejl – saavel som topsejlskonnerter benyttedes overordentlig meget i sidste halvdel af forrige og i begyndelsen af dette aarhundrede, men maatte efterhaanden vige pladsen for de sletriggede fartøjer – ikke mindst galeasen, der, som nævnt, i dag er det mest almindelige skib i vor smaaskibsflaade.

35 3-mastet bramsejlskonnert „HANS" af Marstal.
Fotografi. Handels- og Søfartsmuseets søhistoriske registratur.

Den 4-mastede sletskonnert „Sigrid" paa 361 brt. var bygget i Svendborg saa sent som i 1920 i sejlskibstidens sidste periode. For at opnaa den for større skibe tilstrækkelig store sejlflade maatte man, ved raasejlenes udeladelse, bl. a. forøge masternes antal. Da gaffelsejlene imidlertid krævede mindre mandskab til manøvringen, viste denne rigningsform sig særdeles fordelagtig og blev i sejlskibets sidste aartier den mest anvendte i saavel to- som tre- og firmastede skonnerter. Navnlig rederne paa Thurø havde en tid lang en række 4-mastede sletskonnerter i søen. En enkelt 5-mastet skonnert sejlede under dansk flag i aarene 1924–33.

36 4-mastet sletskonnert „SIGRID" af Thurø.
Fotografi. Handels- og søfartsmuseets søhistoriske registratur.





Det prægtige klipperbyggede skib paa 3901 brt. med den brynjeklædte Absalonsskikkelse som galionsfigur var ikke uden grund den danske sømandsstands stolthed. I 1921 stod dette, Danmarks sidste nybyggede, store sejlskib ud paa sin jomfrurejse.

Dets sejlareal var af hidtil ukendt omfang. Sejlenes flademaal var ikke mindre end 50.000 kvadratfod med en vægt paa 22 tons. Masternes højde var ca. 65 m, og disses staaende og løbende gods havde en længde paa 23 engelske mil. Rigningen omfattede 1200 blokke og taljer. I sandhed en sejlskibenes gigant der maatte vække oprigtig beundring, naar det – med splitflaget blafrende under gaflen – viste sig paa søen eller i havn fjernt fra hjemmet.

„København" havde ikke blot som fragtsejler sin økonomiske mission. En snes unge mennesker, vordende officerer i koffardiflaaden, fik saaledes paa dette skib deres første uddannelse til den gerning, de ønskede at vie fremtiden til.

En national ulykke hændte den dag i December 1928, da „København" forsvandt i Sydatlanten med sin 63 mand store besætning. Trods store eftersøgningsarbejder lykkedes det aldrig at finde det svageste spor efter dette – verdens største sejlførende skib.

37 5-mastet bark „KØBENHAVN" af København.
Fotografi. Handels- og Søfartsmuseets søhistoriske registratur.

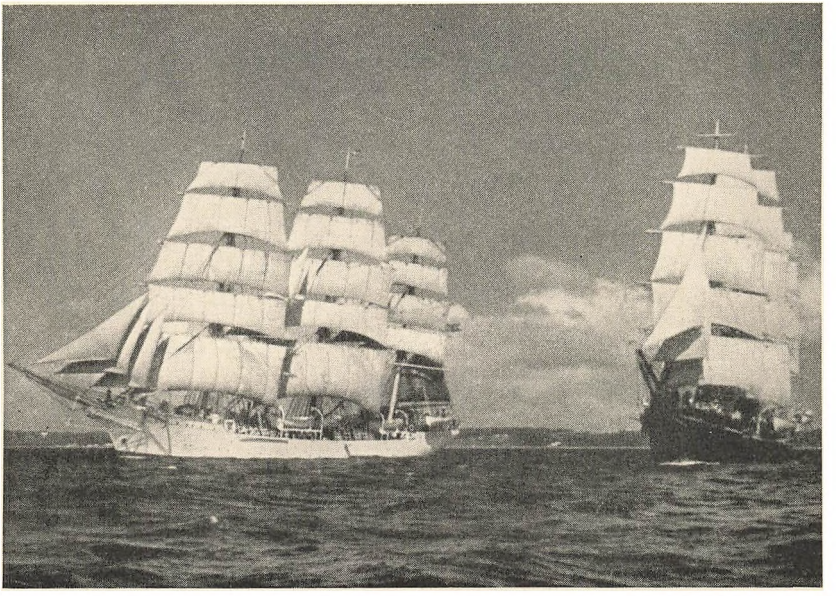
Danmarks to fuldskibe, skoleskibene „Danmark" og „Georg Stage" ud for Kronborgpynten i 1946. De smukke, klipperbyggede skibe er bygget henholdsvis i 1933 for staten og i 1935 for Stiftelsen Georg Stages Minde.

Ikke mindst „Danmark" gjorde under den 2. verdenskrig vort lands navn kendt, da det i U.S. Coast Guard's tjeneste — med dansk chef og danske officerer — var uddannelsesskib for ca. 3000 amerikanske søofficerer.

Skibene fører ikke last men er udelukkende baseret paa elevernes liv om bord og disses uddannelse til raske, disciplinerede og fagligt dygtige sømænd, der gennem deres indsats senere i livet med ære vil kunne føre Danmarks navn viden om paa havene — til gavn for vor søfart og dermed for hele vort folk.

38 Skoleskibene „DANMARK" og „GEORG STAGE".
Billedet er fra ministeriernes filmudvalg's film: „De Danskes Vej".





Ordliste

over visse i bogen benyttede maritime udtryk:

Agterspejl: Den skraa tværflade i skibets agterende.
Bak: Opbygning paa forskibet.
Barkholt: De øverste planker i skibssiden under dækket.
Bidevind: Skibet sejler bidevind for styrbords halse, naar det styrer saa nær til vinden som muligt, og denne kommer ind fra styrbord side (modsat bagbords halse).
Bord: Planke i yderklædningen hvormed skibet er beklædt.
Brase: Tov der er i forbindelse med ræerne, og hvorved disse stilles i forskellig vinkel til skibets længderetning.
Davide: Træ- eller jernopstander hvori skibets baade hænger.
Fald: Det tov hvormed en raa eller et sejl hejses.
Fokkemast: Forreste mast paa skibe med mere end een mast.
Forstævn: Se stævn.
Gaffel: Et rundholt (se dette) til fastholdelse af et sejl som med en klo griber om masten. Den peger skraat opad i skibets længderetning.
Gaffelsejl: Sejl der føres under en gaffel.
Galion: Omfatter skægget og galionsfiguren.
Galionsræling: Galionens øverste lønningsliste mellem Galionsfiguren og skibssiden.
Galleri: Se sidegalleri.
Gallerifod: Sidegalleriets underste forbinding med skibets side.
Gallerihætte: „Taget" der lukker sidegalleriet foroven.
Gjøs: Det lille flag der føres i skibets stævn.
Gods: Det til skibet hørende tovværk. Staaende gods, barduner, stag og vanter fastholder master og rundholter. Løbende gods, bl. a. braser, fald, skøder og givtove benyttes ved sejlenes betjening.
Hakkebræt: Agterspejlets lønningskant.
Hytte: Opbygning paa agterdækket.
Hæk: Den agterste, udragende del af skibet.
Indtømmer: Galionsrælingens vertikale støtte.
Klyds: Hul i skibssiden for ankerkæde eller fortøjningstrosser.
Kobberforhudning: Tynde kobberplader lagt uden paa klædningen under vandlinien.
Kranbjælke: Bjælke strækkende sig ud fra skibets bov. Tjener til at katte (hejse) ankret.
Krig: Krumtømmer der forbinder forstavnen til kølen.

Krydsmast: Den agterste mast i et fuldrigget skib.
Kølsvin: Langskibets forbindelser i skibets bund.
Læ: Den side af skibet som vender fra vinden (modsat luvart).
Lækage: Læk.
Mastefisk: Forstærkninger omkring mastehullet.
Mastelig: Den syning paa et gaffelsejl der staar langs masten.
Mesanmast: Den agterste mast i et barkrigget eller skonnertrigget skib.
Mærs: En platform anbragt i master med mærsestang og bramstang.
Poop: Overbygning agter.
Pælemast: Mast i eet stykke.
Rig eller rigning: Omfatter master, rundholter (se rundholt), samt godset (se dette).
Ruf: Opbygning paa dækket.
Rundgattet: Benævnelse for fartøjer uden hæk.
Rundholt: Betegnelse for ræer, bomme og gafler.
Raa: Rundholt til fæste for raasejlene (tværsejlene).
Raanok: Raaens yderste ende.
Sidegalleri: En udbygning paa skibets sider.
Skandæksliste: Udenbordsliste i højde med dækket.
Skanse: Øverste dæk paa linieskibe (orlogsskibe) og fregatter.
Skæg: Den til forstævnen fastboltede tømmerkonstruktion der bl. a. bærer galionsfiguren.
Sletrigget: Betegnelse for sejlskibe uden ræer.
Sløjknæ: Jern- eller trædragere til yderligere fæstelse af skægget til forstævnen.
Spant: Skibets tværskibsforbindelser hvortil bordene er fæstnede.
Spring: Øverste dæks afvigelse fra det horisontale plan angiver skibets spring. Med stærkt rejste stævne vil dette saaledes have et stort spring.
Stagsejl: Sejl som sættes paa stag – altsaa i skibets længderetning.
Stormast: Den mast der fører storsejlet. I 3-mastede skibe den midterste mast.
Stævn: Kølens fortsættelse til lodret stilling. Forstævn og agterstævn.
Surre: At fastgøre en ting med tov – surring.
Svineryg: Tømmer hvorpaa ankerfligen hviler, naar ankret er fisket.
Vant: Tov eller wire som støtter master og stænger.
Vulingsknæ: Paa fartøjer der ikke var forsynet med skæg anbragtes et vulingsknæ lasket til forstævnen. Hertil vuledes (surredes) bovsprydet.

Vigtigste kildehenvisninger:

Engelhardt, C.: Nydam Mosefund, København, 1865.
Funch, D.: Dansk Marine-Ordbog, København, 1846.
Hansen, C.: Vejledning til at kende Sejlskibe. København 1896.
Hansen, Knud E.: Skibsbygningens Historie. Danmark og Havet, København, 1948.
Forstævnsformer. Handels- og Søfartsmuseets Aarbog, 1946.
Holck, P. v.: Afhandling over Den historiske Modelsamling paa Holmen. København, 1939.
Jensen, Hj.: Sjøteknisk Haandbok. Kristiania, 1913.
Jensen, Jens Kusk: Forsøg paa at rekonstruere nordiske oldtidsskibe, Manuskript.
Jordening, B. W.: Katalog over Den historiske Modelsamling paa Orlogsværftet. København, 1896.
Klem, Knud: De Danskes Vej. København, 1941.
Laughton, L. G.: Old Ship Figure-Heads and Sterns. London 1925.
Danmarks Søfart og Søhandel, København, 1919.
Munthe af Morgenstierne, B.: Træk af Krydstoldvæsenets Historie.
Handels- og Søfartsmuseets Aarbog, 1947.
Svensson, Sam: Bark och barkskepp. Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum, årsbok 1944.
Szymanski, H.: Die deutsche Segelschiffe.
Søgaard, Helge: Overleveringen om de danske Knubskibe.

Klicheer: Eigil Hansens Reproduktionsanstalt.
Bogtryk: Bianco Lunos Bogtrykkeri.

THANING OG APPELS BILLEDSERIE

B. v. Munthe af Morgenstierne: Danske Sejlskibe.

Mogens Koch: Moderne dansk Kunsthaandværk.

Sophie Petersen og *Arne Ludvigsen*: De gamle danske Kolonier.

BIANCO LUNO A/S, KBH.