

Sidesværd

Det handler om modvind

**Sidesværd – Leeboard – Zijwarden -
Die seitenschwerter**

**Lars Erik Jensen
Prinsesse Mariæ Hjem
Christianshavn**

Et spørgsmål, jeg tit er blevet stillet, lyder sådan: ”hvad er det, der hænger der? hvad bruger I den planke til”? Jeg har samlet billeder og skriver dette for dem, der måtte have interesse for sejlads med sidesværd og for litteratur om emnet, eller for dem, der på anden måde kunne uddrage brugbar anvendelse af disse oplysninger. Det er mit håb, at glæden ved at sejle med sidesværd, glæden ved at genopdage denne gamle og engang så udbredte teknik, vil skinne igennem denne tekst. Siden 1960'erne har udviklingen af viden om skibsskrog og sejl ført til bemærkelsesværdige resultater¹, som nu viser, at de gamle kunne havde ret i valget af grundtgående både med sidesværd. Jeg har hørt mange historier om skibe og både, der sejlede på luft (plannede). I dag er det ikke noget problem at få ”flyvepappet” ud af vandet. De gamle brugte vendingen ”at luftsmøre”.



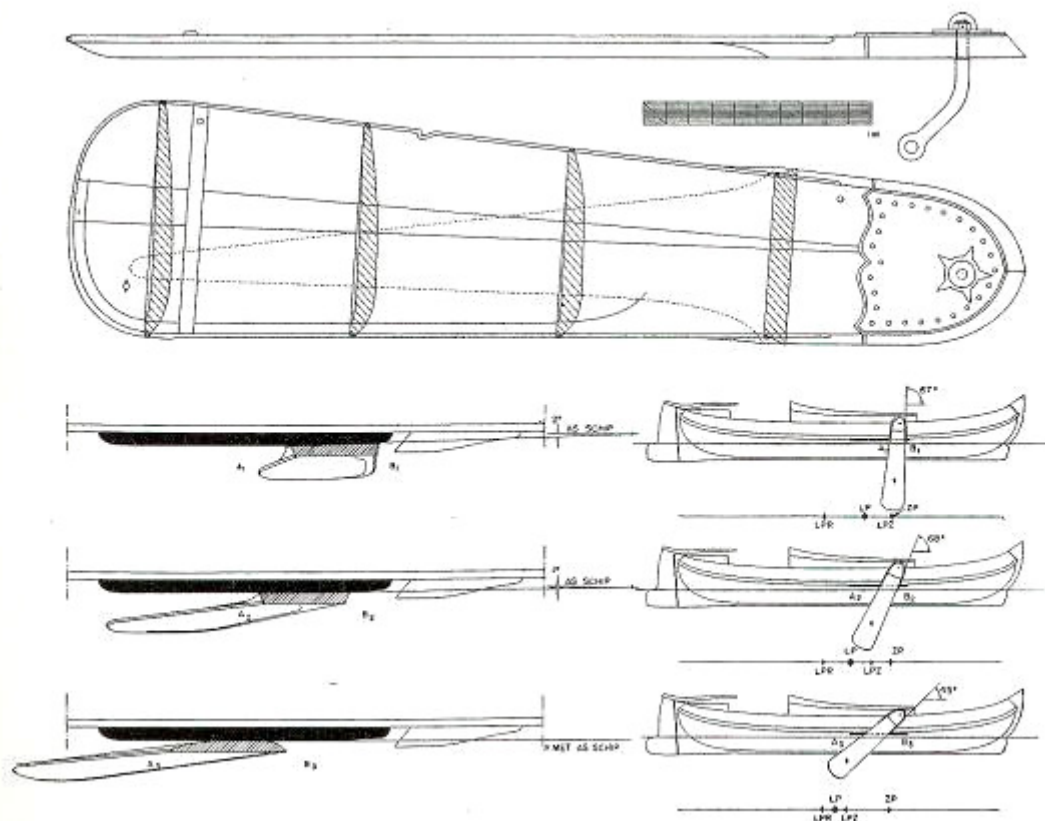
Hvad er et sidesværd?



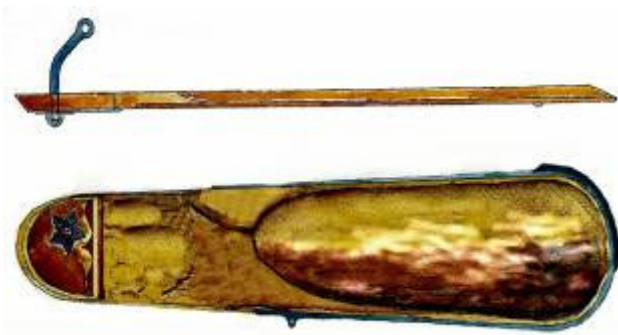
"Rigmor" skitse efter ombygning



"Fudark" Akvarel Arne Gotved



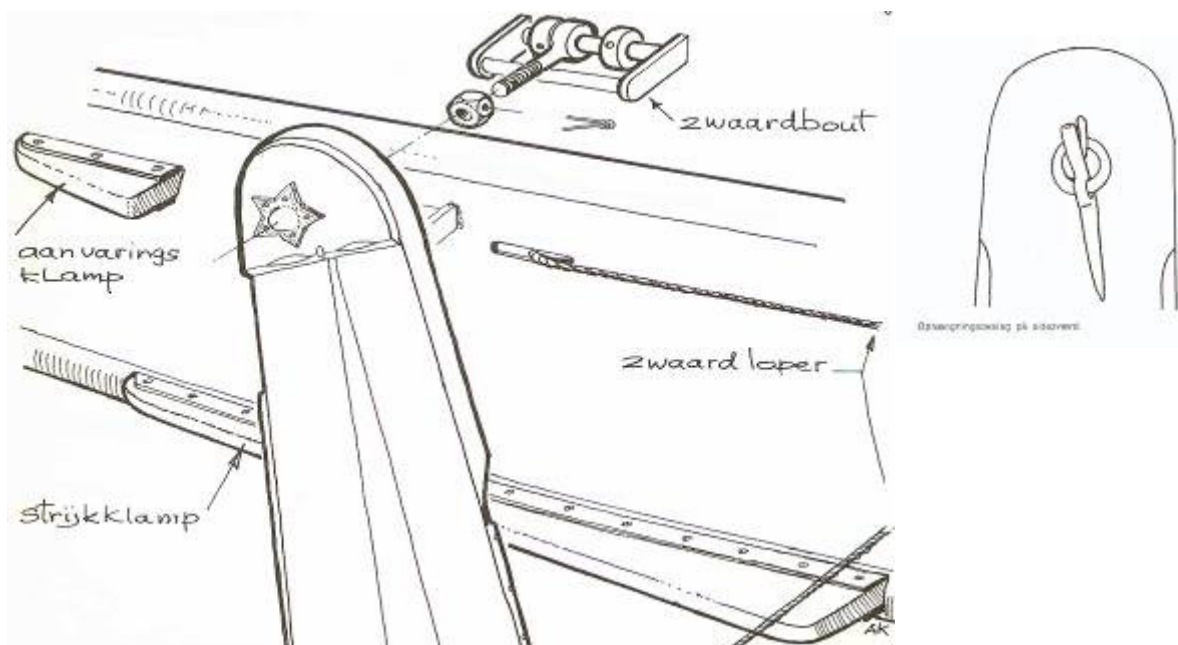
Et sidesværd er en del af skibsskrogets udrigning, en opfindelse, der kan forbedre skibets eller bådens sejlegenskaber med op til 6° af afdriften ved bidevind-sejlads. Sværde-
ne var ofte udformet i egetræ. Skibssværdets udformning og fastgørelse er i nøje over-
ensstemmelse med skrogets udformning og dets sejlegenskaber. For at opnå den opti-
male udnyttelse og effekt, er det meget vigtigt at tilpasning og trimning under sejladsen
er mulig. Sværdets fastgørelse, se tegning (side 3). Den naturlige afdrift, som alle sejl-
skibe er udsat for, kan på den måde formindskes.



Det er også meget vigtigt at sværdets anlægsplanke over skrogets vandlinje giver parallelt anlæg med kølen. Det smalle sværd, der oftest blev brugt ved havsejlad stak ned i vandet, betydeligt under kølen, når der var trimmet til hård bidevind-sejlads. En meget anbefalelsesværdig bog (på hollandsk) om dette emne, udkom i 1973 "Ronde en Platbodem

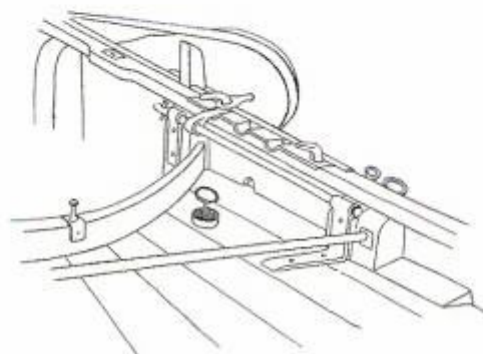
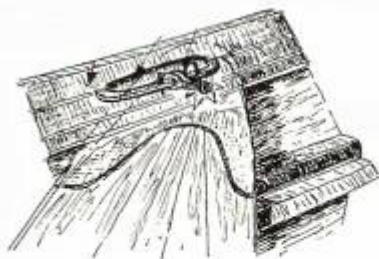
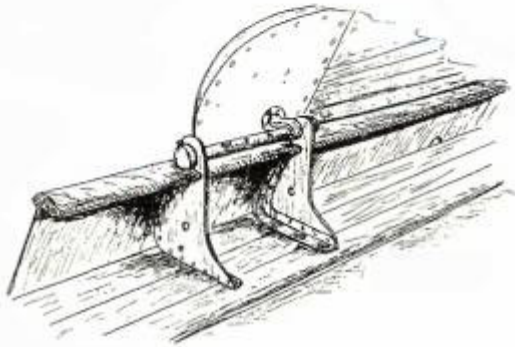
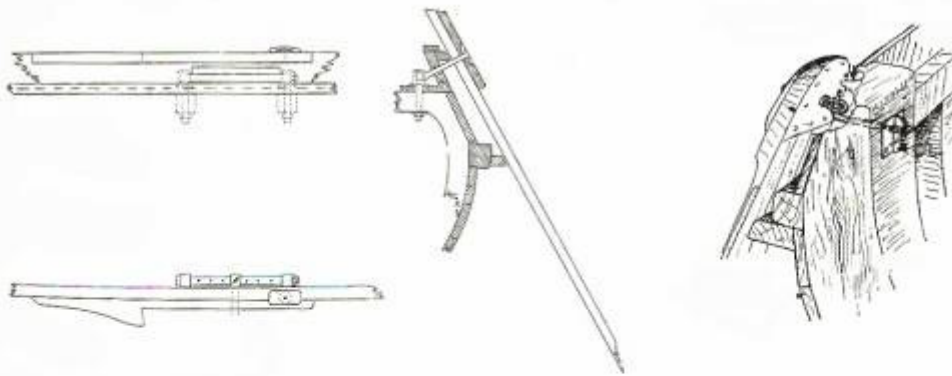
Jachten"⁸. Bogen er meget sober og indeholder en mængde tegninger (opmålinger). Alle de kåge, der besejlede vore fjorde og sunde, brugte som regel ikke fast tilriggede sidesværd. Det var almindeligt, at man kun havde et sværd, som man behændigt flyttede til læ, når man lå i vinden. En dygtig sejler kunne finde den rigtige placering i essingen, inden hun gik over stag og igen lagde skulderen til vinden. "Både og Bådfolk i marsken"⁹ viser på (side 49), et sådan sidesværd, placeret på tofterne foran masten.

Sidesværd har gennem århundreder været brugt på joller, små og store både, samt skibe på op til et par hundrede BRT. Man kan med fordel bruge sværdene til at vende over. Selv for motor har denne anvendelse vist sig som fordelagtig brugbar. Rigger man et skib op med sidesværd, er det fordi det skal sejle højere til vinden. Et sidesværd kan have mange former, brede og runde, men altid forsøgt tilpasset de forskellige omstændigheder og forhold. Det kan fastslås, at sidesværdet er en del af skrogets manøvrerbare udrustning, som i forening med sejlets fremdrivende kraft kan formindske trækket, draget, fra sværdet i læ side og agter ud under bidevindsejlads. Altså gøre det muligt at gå højere til vinden, op til 6°. Det ekstra arbejde med sværdet opvejes af de færre kryds mod målet. De brede, runde sværd kan trimmes med kiler og lignende. De smalle sværd giver mest effekt, når man har vand under kølen. En krængning på 10° og derover, samt fart i skibet affødte et: "Vent til sværdet kommer". Vi gik over stag, når læ sværd fiske- de ålegræs-rødder med op. Det var dog ikke normalt for os med de smalle sværd at komme så tæt på grundene. Skibene med de runde, brede sværd "Skjutser" og lignende, måtte tit bjærge føden oppe ad floderne i skiftende strøm (tidevand) og ofte med kun et par fod vand under kølen. Her ville lange sværd for tit blive slået af grunden, hvilket ville være forbundet med nyt arbejde at skulle i vinden "Varen met Platbodems"¹¹.



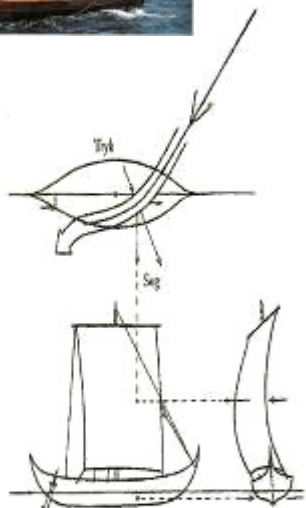


Zwaardtalic



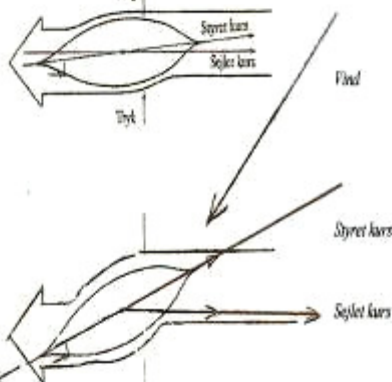


Vind



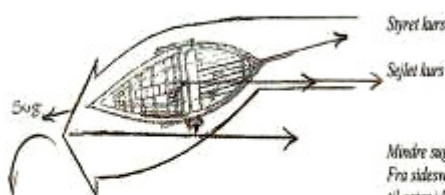
"Hvorfor kan vikingskibet sejle mod vinden? Som alle andre sejl virker råsejlet mere på grund af det sug, der dannes på sejlets læside end på grund af trykket på vindsiden. Derfor kan det også sejle "mod" vinden. Når vinden kommer ind skråt forfra, afbøjes det af den krumme flade, råsejlet danner. Den vej, luften skal tilbagelægge for at passere sejlet på henholdsvis bag- og forsiden af sejlet bliver dermed forskellig. På forsiden må luften "skynde sig" - trykker faldet og der opstår et sug - mens de på bagside hindres i at komme frem og trykket stiger. Trykforskellen trækker i sejlet, som igen trækker i skibet, som derfor sejler. Skibsskroget virker som en tilsvarende vinge gennem vandet, og kan derfor sejle (nogenlunde) fremad, selvom kraften fra sejlet egentlig går meget på skrå af sejlretningen." Så vidt "Fra stammebåd til Skib"¹⁶.

Vind



Styret kørs

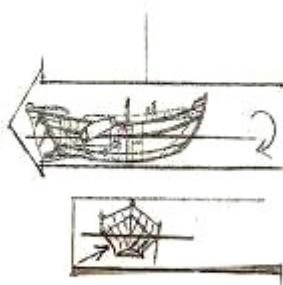
Sejlet kørs



Styret kørs

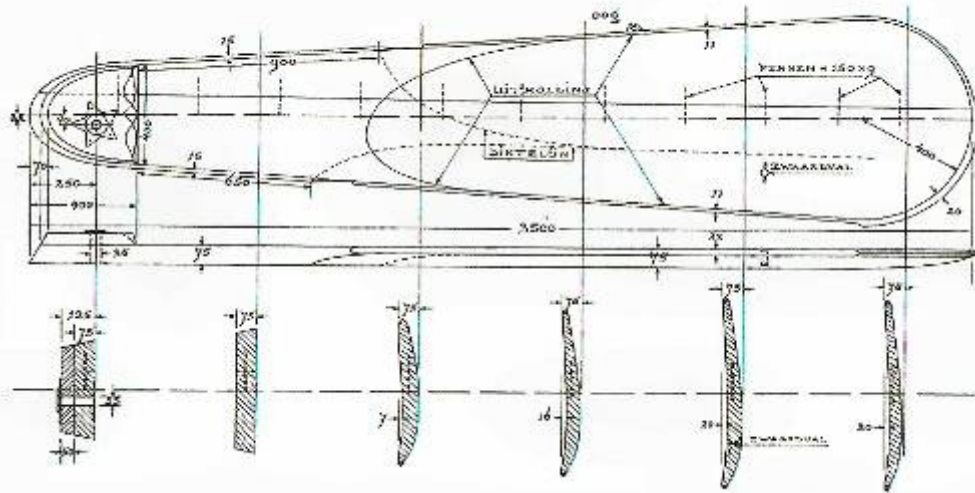
Sejlet kørs

Mindre sug, lange skibssiden.
Fra sidesværdet
til agter i se side. Ibrillet gør
at skibet kan sejle op til 6°
højere til vinden



Luftstrømer! På grund af negativ
Klining, Megishußer, Kohoplankie.





Hvordan interessen blev vakt

Fra 1966 var jeg ansat som lærer ved den private efterskole Sjælsølund. Det vil sige fæstet som karl fra flyttedag til flyttedag, skønt tiden var løbet fra denne ordning. Den kunne dog buges i en snæver vending. Det skete, at der blev henvist til kredit hos købmanden. Pengene var små. Vi blev højst lønnet for de læste timer. Så arbejdet med skibene i havnen var kaldsbetonet. Og det kaldte. Ja, det kunne ske, at der faldt en ekstra skilling af ved årets afslutning. Alt i alt, blev vi aflønnet meget forskelligt, ud fra princippet jo mere arbejde jo mere ære. Disse forhold blev ændret med loven om indplacering af 1969.

Skolens forstander, Vilhelm Rasmussen, var som sin slægt fra Slesvig-Holsten sønderjyde med dansk pas, men tysk skolet. Vilhem var tidligt i konflikt med nazisterne og flygtede før krigen over grænsen. Blev uddannet friskolelærer, senere ansat på Bornholm, til han med store afsavn startede sin egen skole ved Hørsholm. Vilhelms broder, Alfred, var bådebygger, en meget dygtig og kendt håndværker. Før krigen Bootbaumeister ved flådebasen Mörvik i Flensborg. Under krigen ansat ved Odense skibsværft ligesom en anden kollega fra Flensborg, Herman Hendriksen, der senere overtog skibsbyggeriet i Humlebæk.

Alfred var med sin kone Henny bosat i Jörgensby Flensborg. Henny var af østfrisisk slægt. Vi havde et godt venskab med disse sønderjyder. Alfred boede ofte på skolen og arbejdede på Vilhems både. Vi var tit i Flensborg, oftest sejlede. Alle kommandoer om bord og al snak mellem de to brødre foregik på plattysk med indslag af friserplat og jysk. At sejle som bedstemand for Vilhem var lærerigt. Sprogligt såvel som menneskeligt. Vi var en broget flok.

Vi lærere med vore tyske Prinz Heinrich Mütze-kasketter var bondekarle, håndværkere, på vej med og mod den næste uddannelse. Elever fra Grønland, Færøerne, håndværker- og arbejdersønner, fiskerdrenge og sømandssønner, der ikke gad skolen, mere. De havde i kommuneskolen siddet nede bag ved og gemt sig, noget nogle af os godt kendte til. Der var lige det med fiskeskipper- eller sætteskippereksamen? Vi var nok lidt for aparte, måske lidt for "tyske", for det ny borgerskab ved Sletten og Humlebæk.

Aldrig siden har man på kysten set så velfungerende et skoleprojekt. Skolen havde ingen penge. Vi havde ingen penge. Krigen og 50'ernes skygge lå bag os. Vi så en positiv fremtid. De fleste af os havde oplevet barndommens sparsommelighed og afsavn og oplevet en kultur med hård disciplin og skolegang, som de færreste i dag vil kunne forestille sig. Der er vel mange andre årsager, til at det frugtbare arbejde lykkedes så godt Vi var unge lærere, der var født før krigen, og med en skolegang under og efter "de onde år". Vi ville gøre det anderledes, vi var der for drengene, og vi var der hele tiden. Eleverne belønnede os med en loyalitet, som man normalt kun oplever fra sine egne børn eller yngre brødre.

Alt var ikke godt, men det var en meget lykkelig og positiv ungdom, som tumlede sig i en ny frihed med lys forude. De oprindelige folk på kysten kunne lide os. Vi kom under vingerne hos de gamle fiskere og de, som stadig havde magt og indflydelse på kysten, stenfiskere og småhandlende. Ikke mindst smeden Svend Albertsen på havnen i Humlebæk, ydede en stor og helhjertet indsats. Smeden var fra Ærø, født og uddannet der. Han var maskinmester og sejlede i mange år for DFDS. Trods vanskeligheder og mange pro-

blemer, var disse folk altid loyale over for Vilhem og hans skole. Vort flagskib var ”Marie”², som blev købt i Ballen på Samsø i 1967 for 33.000 kr. Galeasen var bygget hos Rasmus Møller i Fåborg 1898. Det nu 110 år gamle skib er et klenodie for dansk skibshistorie. Trods mange helhjertede forsøg på at bevare det i Danmark, er det nu hjemskrevet i Holland. Vi var meget tidligt ude.

Skolen blev nu opsøgt af mange senere kendte personer. Den unge bådebyggerlærling Michael Kjersgård, senere (1971) den første formand for T.S., Træskibsejernes Sammenslutning, Mogens Frohn Nielsen skuespiller og senere skipper på ”Fulton”. Kommandørkaptajn Ib Jørgensen fra flådens materielkommando bevilgede os banjer, madrasser, tovværk og to travailer, to gange 14 årer, og alt tilbehør. Se det var noget, som drengene og jeg kunne bruge. Kampen om legat- og fondsmidler, var sat ind. Jeg brød mig ikke meget om disse frokoster og præsentationer af vor pædagogik. Jeg tror ikke at appelsinen faldt i Vilhems turban. Vi manglede altid penge til vore maritime aktiviteter. Vilhem overlod mig, i nogen grad, det daglige eller ugentlige arbejde i havnen.

Statens Skibstilsyn blev ofte min afdeling. Jeg husker især skibsinspektør H. Gents for hans forståelse for vort arbejde. Gents var aldrig eftergivende, men hjælpsom med vore bestræbelser for at finde en løsning. Dette bekendtskab skulle senere vise sig at være gavnligt. Et vældigt liv udfoldedes sig nu i Humlebæk Havn.

Tre lærere havde egne både. Vi havde flere joller og de to travailer, en mindre armada, når vi endelig kom til søs. Der blev syet sejl i skolens aula, og der blev bygget styrehus i sløjdsalen. Jeg var ikke glad for de resultater, der kom ud af disse aktiviteter, men vi havde ingen penge og måtte gøre arbejdet selv. Det undrede mig ikke, at ”Marie” ikke kom til at sejle bare nogenlunde i vort regi. Det var ikke mig, der var skipper, jeg havde selv ingen penge.

Om aftenen og om natten måtte jeg arbejde på mit lille guldsmedeværksted for at få tingene til at løbe rundt for min lille familie. Vi havde en svend boende på ”Lillebo” ved Hillerød. Det kunne være svært nok at få økonomien til at hænge sammen, men det gik, og vi havde det fint. Arbejdet i havnen og andet er beskrevet i skolens årsskrifter og lignende.

Min far havde en fjern slægtning, som i mine drengeår sejlede en lille ”Tjalk” fra Fakse. Mine første ture med sidesværd var for motor under forhalinger rundt i Københavns Havn. Det blev vel kun til to-tre ture, men jeg husker styrehuset med blomster og gardiner. Jeg husker de blanke sidesværd, som var enorme. Der var krig og en truende tid med en enorm udlængsel. Lugten af havnen, vand og den karakteristiske skibslugt hang mig i næsen.

Min onkel Holger var en stor, kvik sømand. Uddannet som købmand i sin fars forretning på Frederiksberg stak han som ung til søs. Onkel var i sin læretid en god bokser. Jeg var en vild dreng, men hos moster Kirsten og onkel Holger (som var barnløse) på Parcelvej ved havnen i Snekkersten, blev jeg medgørlig og fik brugt mine kræfter. Holger talte flere sprog og berettede om vældige rejser til søs, rundt Hornet og andre dramatiske rejser og hændelser. Krigen havde fanget Holger i Danmark, han gemte sig og arbejdede hos fiskerne på stejlepladsen og i havnen. Sømændenes forbund og tyskerne tvang ham indimellem til søs hos Clausen fra Åbenrå. Rederiet sejlede med levende dyr for Tyskerne, blandt andet til Norge. Holger var en god fortæller, som med en veludviklet humoristisk sans og sine mange kræfter, vandt sig respekt og fuldt indpas blandt fiskerne.

Jeg skulle senere, da jeg kom med drengene og travaillen drage fordel heraf. Ved at genfortælle, vandt jeg stiltiende retten som nr. tre på bænken, Holgers gamle plads. Jo, vi var inde blandt fiskerne. Jeg føler det stadig som et ridderslag. Jeg kan gengive mange af de historier, der blev fortalt. Men især beretningen om de hollandske ålekvasers tilbagevendende opkøb på kysten. Fiskernes beretninger om genever og fladlus og andet sjovt. Holger berettede om hvordan ålene overlevede i dammen på disse store skibe vinteren over. Skibene blev lagt på tværs i kanalerne så at vandet skulle presses gennem dammen. Fra Zeeland blev de levende ål sejlet til London og solgt på hollændernes faste pladser næste forår. Når der blev ytret betænkelighed ved historiens sandhed: ”Englænderne spiser sgu ikke ål” grinede Holger: ”I er en flok dumme fiskere, der ikke har været længere væk end at I kan lugte kaffen hjemmefra”. Trods mine kun otte år følte jeg mig som fuldbefaren i skibe med sidesværd. Sjælland og hele kysten var mørkelagt, når solen gik ned tændtes lysene i Sverige. Der var megen ro og dufte fra Øresund.

Der skulle gå mange år før jeg kom så langt udenlands som til Malmø. Da jeg meget senere faldt over bogen ”de friese palingaken”³, tænkte jeg med kærlighed på den aften, da jeg gik hjem med min onkel i hånden mens han fortalte. Fiskerne var konservative, hvis de overhovedet var politisk engagerede. De var kronmatroser havde været i den Kgl. Marine og var dermed kongens folk. Holger var socialist på venstrefløj. Han kunne ikke lide soldater eller officerer, det være sig i militæret eller handelsflåden.

På trods af mange års sejlads i amerikanske skibe, delte han ikke tidens begejstring for USA. Holger talte et perfekt amerikansk og kunne gengive mange dialekter. På jagt efter arbejde havde han blandt bumser og arbejdsløse krydset USA i togvogn. Tyvernes og tredivernes Amerika var gangster- og forbudstid. Holger troede hverken på gud eller fanden og foragtede USA’s religiøse hykleri. Samtidig kunne han omtale landets skønhed og befolkning med stor varme og sympati. Jeg elskede min onkel, han var altid på den lille mands side.

Der kom ny generationer til blandt fiskerne i Rungsted Ny Havn. Den var ikke for fiskere i små både. Her kom jeg med ”Fudark” (skolens skib ”Vinden er Vor 3”¹⁰). Igen en fremmed fugl i det lille samfund. Ole råbte: ”Hvad er det for noget bussetøj at komme med?” (slangordet ”bussetøj” af skibstype Bøsse) her brugt nedsættende. Ole huskede sikkert ikke hvor han havde ordet fra. Det var simpelthen noget utyske, Og det var ikke rart. Jeg viste dem bogen om de stor frisiske ålekvaser med billeder fra Rungsted Gamle Øhavn. Billeder der viser omladning af ål i havnen og på reden. Stor var forbavselsen da Janne genkendte sin farfar og farmor.

1939. Farfar og farmor. Karl og Andrea på Ålekvaser i Rungsted gammel havn



Den legendariske The Dutch Mooring, siden 1666

”Trekfogel” ax. ”Marie” Chr.h. 2004



”Marie” London 1938.



Egon Stenfisker

Levering af sten, reparation af bolværk, udskiftning af det svære tømmer ved molerne, gode råd og udlån af værktøj var ”Egon Stenfisker”, den gammeldags sømand, som man altid kunne regne med, og som man tit fandt under arbejde på kysten. Egon var med den lille platgattede, grundtgående, evert ”Rigmor” ofte på de små havne. Når det drejede sig om uddybning og vedligeholdelse til en rimelig pris, var han manden. Meget arbejde klarede Egon alene. Når det var nødvendigt, var der en daglejet arbejdsmand med om bord. Det skete, at Vilhem lånte mig og et par drenge ud som ulønnede medhjælpere. Det var lærerigt og hårdt. Egons sømandshåndværk var solidt, gammeldags og nedarvet gennem århundreder.



”Rigmor” under uddybnings arbejde.



Rigmor” efter ombygning

En dag viste Egon mig et billede af ”Rigmor” som tysk ”Toldkrydsyacht”. Billedet var fra sidst i 18-hundredetallet. Jeg var ved første øjekast frastødt af uniformer og det store flag agter. Den slags havde vi set rigeligt af, men jeg kom over det. Og var tændt. Jeg kunne gå ved siden af skibet, uden at vandet nåede mig til skridtet. Hvordan kunde et så fladbundet skib sejle hurtigt? Egon svarede: ”Ja, de gik højere og hurtigere. Det vidste Marstallerne sgu godt. Prøv at spørge dernede!” Jeg var nu på krogen. Højere, hurtigere, ja, men hvordan og hvorfor? Med Egons hjælp fandt jeg ud af at ”Rigmor”⁴ var bygget længe før 1864 som dansk ”Toldkrydsyacht” i Glückstadt. I dag er ”Rigmor” tilbage i sin fordoms glans, med smukke smalle sidesværd. En ægte Elbsegler, en veteran og et flagskib for byen Glückstadt⁴.

Vi fulgte interesseret med i alle maritime hændelser, besøgte Kronborg og læste årsskrifter og småskrifter om vikingeskibenes fund, arkæologiske udgravninger og bygning af Vikingeskibsmuseet i Roskilde. Vi slugte det hele og fulgte interesseret med i bestræbelserne omkring de bevaringsværdige både og skibe. Alt med sidesværd havde min store interesse. Ind imellem var jeg nok lidt alene med det. Alt det tyske, og det der kom sydfra, vakte mistillid og havde alt for sjældent været af det gode. Vi kan skam selv her i landet, de kan ikke lære os noget, se på ”Den danske Jagt” osv.

Jeg traf arkitekt Otto Jersin fra Hou, der i sin lille ”Vollenhovsenbol” forsøgte at sælge Hollandske lystyachter her i landet. Det lykkedes vist kun meget få gange. Otto sejlede sammen med sin kone rundt for motor, kun i godt vejr under sejl (det vil sige, når det ikke blæste). Det var venlige folk, der med omhyggelig veneration viderebragte vonhørensagen. Venlige folk, men ikke søfolk. Otto kunne fortælle meget om hollandske værfter og skibsbygningstraditioner.

Alt lagrede sig til senere brug. Michael Kjersgård havde i sin læretid samlet en flok unge mennesker, der ville genopleve kadrejer- og smakkesejladser på Øresund. I weekender og ved pinsetid, blev der sejlet en del, rundt ved Sletten og Espergærde havne. Dette er der skrevet meget om andre steder. Så dette blot for at nævne, at vi prøvede at deltage nogle gange. Det blev aldrig en succes. Vi var ikke salonfæhige. Vi så dem aldrig til søs på hverdage og sjældent når der var luft. I de år kom der mange smukt renoverede hollandske skibe rundt i danske farvande. Det var med beundring, at vi så hvordan der blev manøvreret. Oftest med professionalisme, roligt og under fuld kontrol blev der smidt anker midt i havnen og derefter til kaj. Disse folk kunne ofte klemme sig ind på lidt plads og grundt vand, hvor ingen andre kunne komme. Jeg beundrede disse skibe, der tit var utroligt godt velholdte og smukt restaurerede. Jeg spurgte til sidesværdets anvendelse og fik en god historie med hjem.

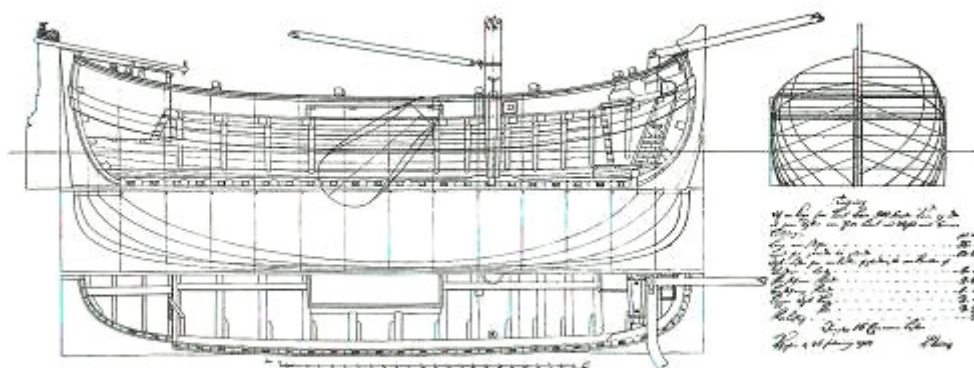


Fig. 14. Tegning af en koge på 16 kommercelæster, som kan bære 500 tønder korn ved en dybgang på $3\frac{1}{4}$ fod.
Tegnet af P. Kiønig, København 1755. – Original på Rigsarkivet.
Sheer draught of a 'koge', dated Copenhagen, 1755.

Er tegningen ovenfor ”Den danske Føerkaag”.

P. J. Kiønig. Bådebygger, senere materielforvalter på Gammelholm.

COG – KOGGE – KAAG

Træk af en frisisk skibstypes historie

Af Ole Crumlin-Pedersen

”Spørgsmålet om, hvem der var aktive i såvel handlens som skibsbyggeriets udvikling i vikingetiden, er blevet stærkt diskuteret blandt historikere og arkæologer. Forskningen er i de senere år gået i retning af at reducere den frisiske indflydelse herpå i forhold til tidligere forskeres opfattelse af friserne som grundlæggere af den ”friserhandel”, der bl.a. fører til opbygning af Nordens første byer. Også for hansetidens storskib – koggen – har man villet udelukke et frisisk forbillede. Museumsinspektør civilingeniør Ole Crumlin-Pedersen, der er Handels- og Søfartsmuseets skibstekniske konsulent, tegner i denne artikel nogle vigtige linier i udviklingen af skibsbygningens grundformer – den fladbundede kogge – og kan på grundlag heraf tilføre den stående diskussion væsentlige

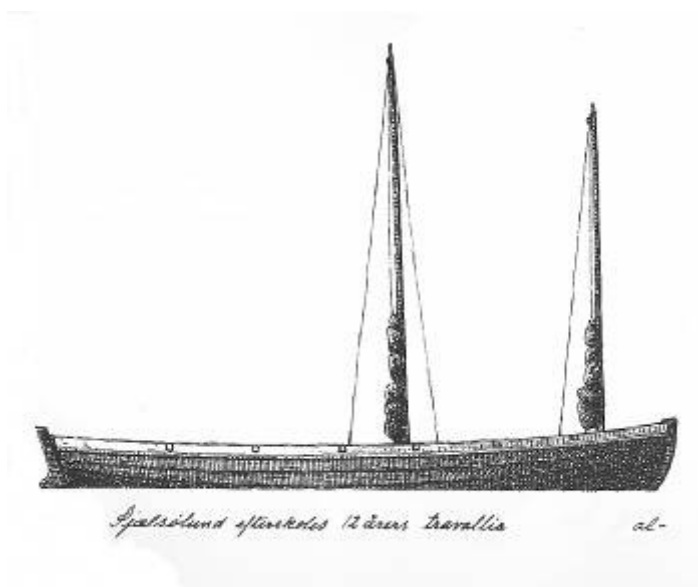
vidnedsbyrd om frisisk sejlads i nordiske farvande i århundrederne før vikingetid og om den frisiske grundform, hvoraf hansekoggen opstår”.

Det kan anbefales at læse indledningen til Ole Crumlin-Pedersens artikel⁵ ovenfor. Andre steder har jeg forsøgt at få viden om statsretslige forhold i Sønderjylland. Alle mulige mærkelige begreber og navne svirrede rundt: helstat, slesvigholstenisme, gottorpere, kongelige dele, hertugelige dele, fællesregerede områder, sønderborgske hertuger, nørrejske enklaver m.m. Noget hang vel ved. Skønt stadig meget forvirrende, kan jeg trøste mig med at den klasse, der sejlede med sidesværd, næppe deltog i disse historiske, politiske overvejelser. Ole Crumlin-Pedersen skriver i sit lille hæfte ”Sømand og Købmand”⁷: ”Den livlige skudehandel med fødevarer og trælast mellem Nordjylland og Sydnorge møder vi derimod sjældent i arkiverne, for den blev drevet af jævne strandbønder, der knap kunne skrive deres eget navn”.

I 1971 stiftedes Træskibsejernes Sammenslutning i Roskilde. I efteråret 1971 døde forstander Vilhelm Rasmussen. 1972 solgte Vilhems enke, Gerda Rasmussen, ”Marie”. Skolen skulle overgå fra privat eje til privat selvejende institution. Vi stod overfor store opgaver, Det blev nu mit job at fastholde og udbygge den maritime linje. Med de skibe og både, skolen kunne stille til rådighed måtte jeg med gode kollegers hjælp, så godt som muligt, forestå undervisning, skibsudvalgsmøder, regnskab, ansvar, osv. Vi fik en bestyrelse og en ny forstander, kollega Christian Stener Christiansen.

Min svoger var i 1960 flyttet til Holland og arbejdede de næste 25 år for den danske stat der. Under ferie og andre forhold, boede hans tre børn hos os. Vi havde nu personlige kontakter i Slesvig-Holsten og Holland. Disse gode venner, var hjælpsomme med kontakter og oversættelser.

Den bedste af vore to travailer blev til et værdifuldt træningsfartøj, idet vi brugte rigtegningen fra ”Danske bådtyper”⁸ af Christian Nielsen, der udkom i 1973. Vi brugte rigtegningen på side 55 af en 2-smakkejolle fra Eckernförde. Der blev fremstillet en plakat af travailen under sejl med vinden agten for tværs. Den hænger sikkert i mange af elevernes hjem Skønt hans loyale (men mangelfulde) omtale af sidesværd de mest nødvendige steder, f.eks. på tegningen af Everten ”Metta Catharina”, så mangler Christian Nielsen dog opmåling af og forklaring på sidesværd som hørte til Kågerne. Sammenblandingen af to kåge side 66 og 67 er også uheldig og misvisende Skolen bestilte en nybygning i Holland, se ”Vinden er Vor” Kaj Lund¹⁰.



1976 leveres ”Fudark”

Hvordan vi sejlede med sidesværd

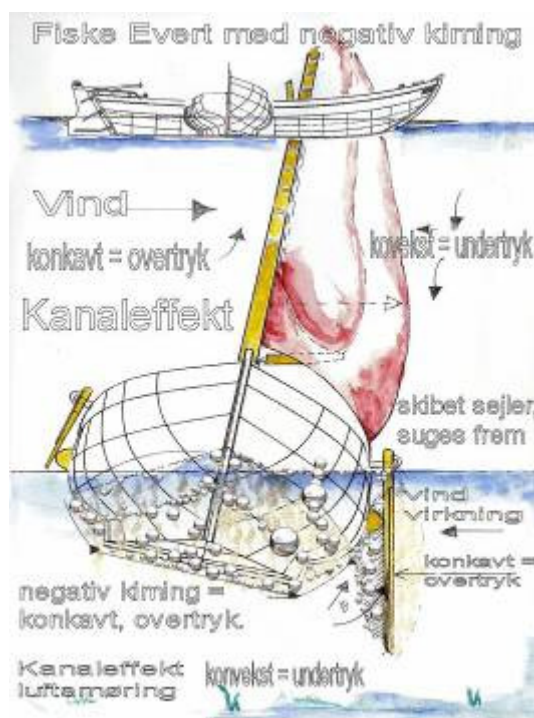
Vort sejlområde var 20 sømil ud i Nordsøen fra Den Helder i syd til Lindesnæs i nord, Skagerrak - nordtyske fjorde og floder til 60° nord i Baltisk Østersø. Det blev i sommerhalvåret oftest til over 100 sømil pr. døgn. Naturligvis også megen bidevindsejlad.

Skolen havde en lille bus, så vi kunne skifte holdene ud en gang om ugen. En sommerdag, da vi sejlede fra Roskilde til Hundested med ”Fudark”, blev vi ud for Lynæs overhalet af en gruppe kapsejlere. Efter bidevind på bb’s halse med tiltagende styrke rummede vinden på vej op mod sejlrenden (Sætteriet). Med et fald i halsbarmen på storsejlet nejede jeg kattefaldet op. Med en tamp i mastringene fra top kunne jeg strække storsejlets forlig. På den måde kunne vi uden at miste noget få god vind til forsejlene. Et vindstød løftede forskibet, og vi sejlede luft under. På hver side af roret afslørede to hvide luft spiraler, at vi havde luft under. Vinden var nu godt agten for tværs og en sumrende lyd fra skroget bekræftede, at vort forehavende var lykkedes. Med tre meget opmærksomme gaster på skøderne og en rolig hånd på roret var der ro i skibet, da vi overhalede feltet, der uden hækflag, også sejlede mod Hundested. En hånd på motoren overbeviste de agterudsejlede skippere om, at der ikke var løgn eller hekseri med i spillet.

Nogle år senere hvor vi var opsatte på at sejle hele vejen forlod ”Sjælsø” (”Vinden er vor”³) Sjælland, med 12 unge og to voksne ombord. Som så ofte før, satte vi kurs mod Flensborg, og motoren blev ikke startet før Flensborg Havn. Vi fik en frisk til tider hård vind lige imod, et skift mellem bidevind til hård bidevind, gav gode muligheder få at finde det perfekte trim for begge sidesværd. Forskellen på bb’s halse og sb’s halse blev til sidst rettet på sidesværdets fæste i dækket (se tegning side 13). Der skulle ikke meget til. Med 1 cm på flangen, frem eller tilbage i sejlretningen lykkedes det. Vi fandt, efter en mængde forsøg, det rette trim.



Ved at gennemse flere bøger med kobberstik og tryk kan man aflæse mange teknikker om rigning og sejlføring. Ud over dette er der ofte fornøjelig historisk lærdom at hente, se Hollandske Tryk¹¹. Dette skal ikke handle om skolen. For interesserede kan der henvises til Kaj Lunds bøger¹⁰ og ”Skibsprojekter”¹². For ikke at servere udskrifter fra skibsdagbogen vil jeg herunder afslutningsvis prøve at illustrere mine erfaringer. Her på en evert med negativ kimming i skroget







1986 leveres "Sjælsø"

Jeg har tegninger og mange oplysninger og andre historier om dette pragtfulde skibs tilblivelse. Det blev på mange måder opfyldelsen af min drøm. Pragtfulde sejladser med et nyt skib efter gamle traditioner. Med en ung, lærevillig og loyal besætning. Og så! En ny bestyrelse, en ny forstander, en ny sammensætning af elever og en ny lærerstab. Danmarks Lærerhøjskole bliver universitet og degnen bliver akademiker. Efterskolen blev kaldt, Kommuneskolen med overnatningsmuligheder, og var meget bedre end sit rygte, og nu kunne den med succes tilbyde overnatning i lækre omgivelser. Jeg havde nået morfaralderen. Med 50 år var det tiden at gå i land. Det blev til andre skibe og mange års sejlad i de gamle områder. Drømme om everten og dens historie. Meginhufer og Weserkahn. Elbens mange gamle skibstyper og deres historie. Arbejde på Mariaforbundets Efterskole, Guldsmedehøjskolen og endelig Kunstindustrimuseet.

Historiske fornemmelser om ca.1600 til år1800.

I den midterste del af Central Europa udviklede skibsfarten sig i den tid forholdsvis hurtigt. Portugisernes og spaniernes opdagelse af kolonier i øst og vest betød guld og andre rigdomme i Europa, hurtigt efterfulgt af hollænderne og englænderne, med kendt succes. Den direkte handel på kolonierne blev af andre nationer afprøvet med mindre held. Denne ekspansion betød en vældig udvikling i handel og viden i Skandinavien. Det maritime sprog blev næsten hollandsk. Mange duelige søfolk og officerer fra Norden fik uddannelse i nederlandske skibe på langfart. Man fik meget med hjem, sømandshåndværkene udvikledes på alle niveauer i de tohundrede år.

Dette skal handle om sidesværd, maritime værktøjer, deres anvendelse af de småskipper og fiskere, der i modsætning til sejlad på kolonierne, blev hjemme i Nederlandene, eller som senere med erfaring ude fra slog sig ned her og om de skibstyper de sejlede med og udviklede.

Politisk/Geografisk: Kongeriget Danmark havde gennem århundreder grænse til Elben. Efter Den westfalske Fred i 1648 var Hannover^{KFD}, syd for Elben, svensk. Hertug Frederik den IV, der var modstander af det danske kongehus støttede sin svoger Karl den XII og fulgte ham som sin nære ven på slagmarken, hvor han døde 30 år gammel i 1702.

Hertugdømmet Holsten-Gottorp. Kongeriget på vej mod helstaten. J.H.E. Bernstorff var født i Hannover som efter 1756 var i personalunion med England (George den I). I 1812 med Napoleon var hele kysten til Holsten fransk. Der var dårlige veje ofte kun et hjulspor. Mange steder på landet kunne man ikke komme frem med hest og vogn, men måtte ride eller gå. Dette var bestemt ikke ufarligt. At sejle med skib var at foretrække selv over korte strækninger, man var ikke alene og kunne medbringe mere rejsegods. Havne i vores forstand kendte man ikke noget til. En stensikret vase i en kyst med roligt vand, bag øer eller lignende. En flod, en åmunding eller anden sikker ankerplads. Det var en havn. Svenskekrigene. Den verdens omspændende 7-års krig osv.

Enevælden: De laveste klasser blandt søfolk og fiskere var normalt loyale overfor konger og fyrster. Havde man været kronmatros havde man en høj status i egne øjne. Småfolk blev opfordret til vindskibelighed og bjergsomhed. Ødet er Guds gave til en modig mand, sagde man. De herskende klasser så gerne landet og byerne opelsket gennem arbejdsomhed fra de ubemidlede.

Til gengæld prangede, fuskede og kreglede småfolk. Man handlede uden om byerne (forprang), man tog imod kaplak. Man betragtede sin frihed til at smugle og handle som en nedarvet rettighed. Egne varer (hvis man kunne bjerge sig nogle) på egen pram (hvis man kunne bygge sig en, eller bjerge sig en, gerne noget bedre). Det var vejen frem for de laveste uoplyste strandsidere analfabeter. Og dem var der mange af.

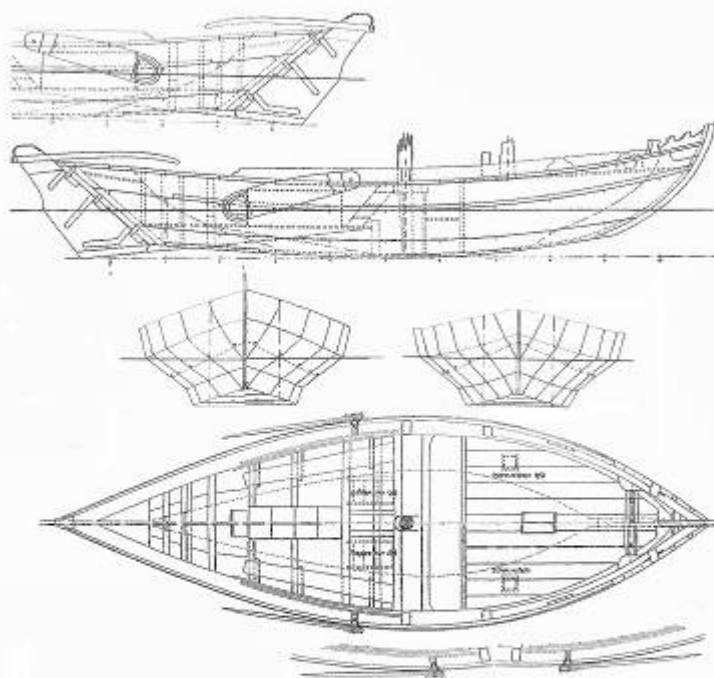
Det sociale hierarki: I Danmark var de øverste embedsmænd adelige (ellers blev de det). De var internationalt skolede. Det daglige sprog var tysk og fransk, nogle beherskede dansk. De fleste kom fra Holsten, eller var som regel bosat der, når de havde mulighed for det. Kirken og dens folk spillede en stor rolle. Handelsmænd i byerne, skippere og alle håndværkere var underlagt lavsregler og forordninger. Bønder og fiskere var ofte analfabeter med en meget dårlig skolegang, hvis overhovedet nogen. Som den absolutte bund kom løsarbejdere, udtjente soldater og strandsidere.

Betjening og rigning

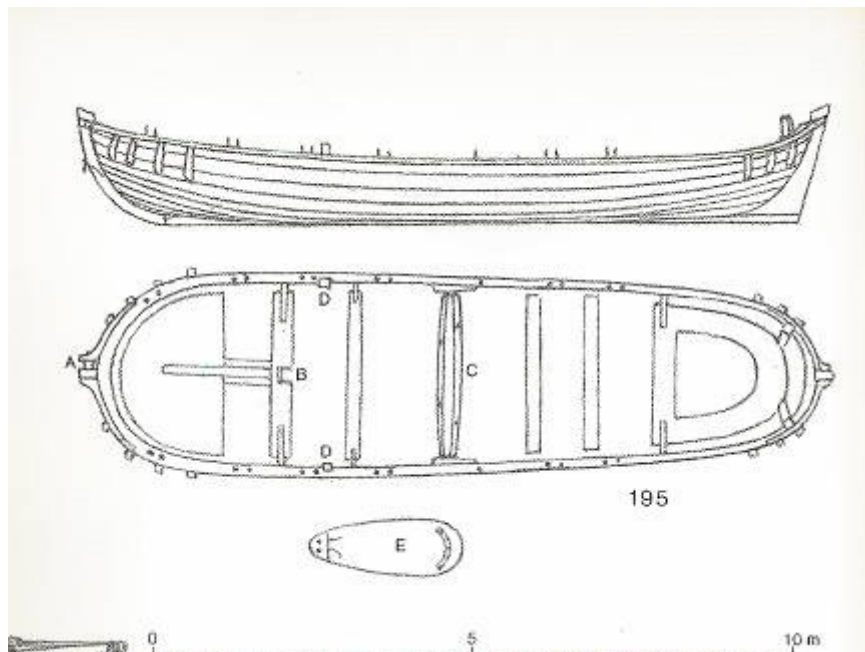
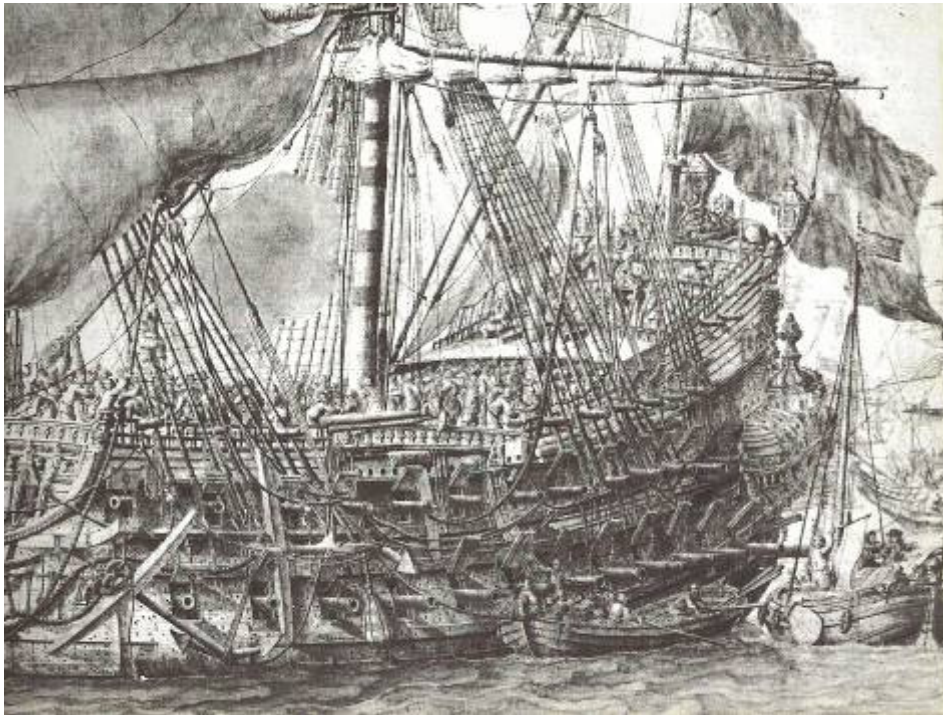
Alt efter skibenes anvendelse og bemanning udvikledes rignings- og betjeningssystemer til de helt små joller, kåge, der ofte brugte løse sværd, og til store krigs- og fragtskibes sidesværd på mange hundrede kilo. Som vi kan se af de opmålte sidesværdstegninger var der stor forskel på sværd og på fastgørelses- og trimningssystemer. Jeg har aldrig prøvet at sejle i de både, der kunne benytte sig af et enkelt håndsværd. Der kan naturligvis ikke have været forskel på forkant og bagkant på disse sværd, når man kun har brugt et enkelt. På det meget anvendte billede af kåge i Øster Å i Ålborg omkring 1860 ses ingen sværd. De mange letbyggede knækspant-kåge ned gennem åen har formentlig kun haft et sværd.

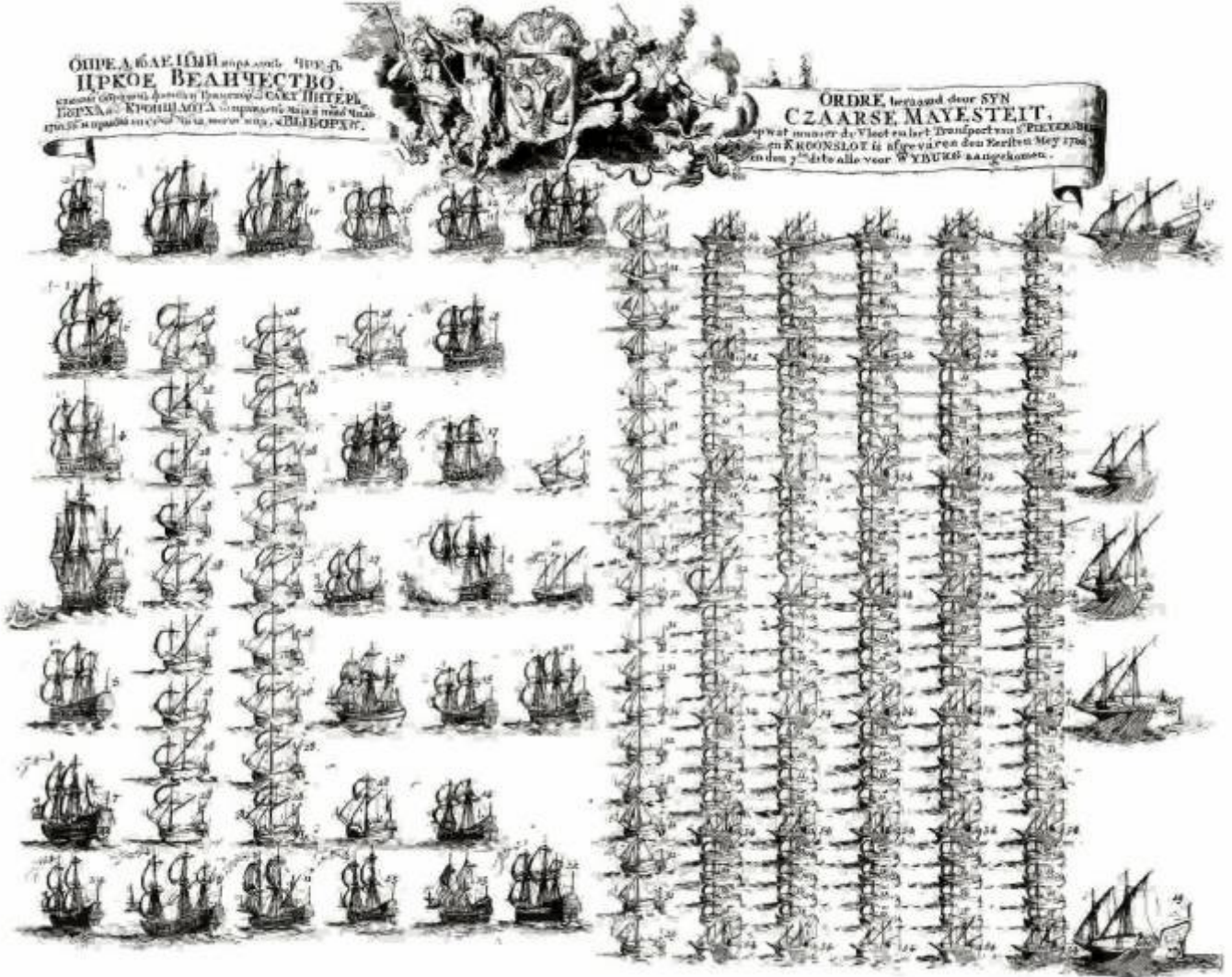
På billedet er de formentlig afmonteret og stuvet væk under tofterne. Kregler-kågen i forgrunden kan uden tvivl have haft stor fordel af bb's og sb's sværd, der dog formentlig ikke har været tungere end at to mand, uden lossegrej nemt har kunnet afmontere og

stuve dem af vejen. Fra sin beskyttede styreplads agter vil skipperen nemt kunne betjene sværdene uden taljetræk med en enkelt strik. Drengen på fordækket har med en hånd i forstaget nemt kunnet styre sværdet helt frem med foden ved kryds i hård bidevind. Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt hvor letbyggede og -riggede disse både er. De kan have været virkelig gode sejlbåde. I de større skibe med sidesværd af en vægt på 200 kilo og derover brugte vi taljetræk som på tegningen eller et tilsvarende system. Når sidesværdet i vendingen blev firet af slæbte det i fremdriften. Det var så samme system: en mand til at holde fast og så ud på sværdet, for med sin vægt at skubbe det frem indtil skibet med sin vægt lagde skulderen til. Der lød et smæld, når sværdet lagde an mod planken. Det tidligere læ sværd var halet og kunne nu gøres fast, og med et slipstik gøres klar til næste vending. På trods af glimrende bøger er det ikke lykkedes mig at finde opmålinger af de helt små sidesværd. Det ville glæde mig at se videnskabelige beviser for sidesværdenes fotræffelheder. Vind- og vandsimulatorer i prøvetanke er dyre. Sådanne eksperimenter er tidskrævende og fordrer megen ekspertise. Efter at australierne vandt Amerikas Cup er man nu også ved Volvo Ocean Race meget eksperimenterende med justerbar finnekøl. Blandt eliten er sidesværd cool - så der er måske håb forude.



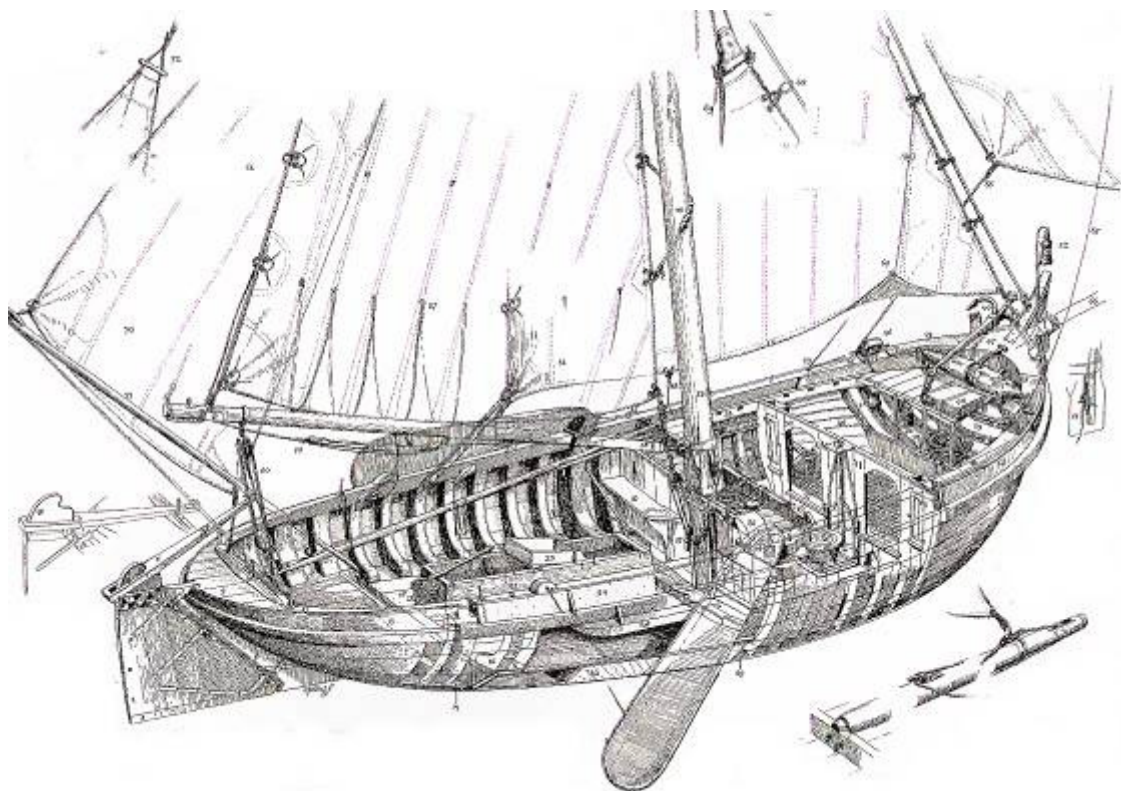
*Linienriß eines Pfablerers von 1850.
Die Bauweise mit kantiger Kiem wurde
bei den Fischer-Fahrzeugen noch lange
beibehalten.
Zeichnung von Gerhard Timmermann
nach einem Modell im Altonaer
Museum.*





Sidesværdets historie

Det var ikke hollænderne, der opfandt sidesværd på skibe!



Det var ikke vikingerne, der opfandt sejlet!



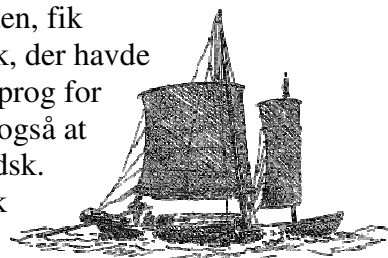
Den første skriftlige dokumentation om sidesværdenes eksistens og anvendelse finder vi i Kina år 759 e. Kr. i en bog af Li Chuan. Det er ligeledes erkendt, at portugiserne og hollænderne hjemførte denne viden til Europa i år 1570. Sidesværdets historie er måske meget ældre og nært knyttet til udviklingen af skibsbygningen under Han Dynastiet 220 f. Kr. - 200 e. Kr. I småbåde er sværdets historie formentlig meget ældre. Det er bemærkelsesværdigt, at den vestlige verdens maritime kultur ikke har kunnet berige kineserne med en eneste ting. Vores videnskab og empiriske kunnen har ikke kunnet forøge en Junkers fart med bare 1 knob. Det samme

gælder sikkerhed. Kineserne havde mange hundreder år før os opfundet effektive vandpumper, vandtætte skot mm.. Med den vestlige kulturs nationale, krigeriske og imperialistiske holdning udelukkede vi os selv. Skal vi i dag finde et vestligt fartøj, der synes at have lært mest af kineserne, må det være vindsurferen, der med sin bevægelige mast, stive sejl og sejlbøjle farer hen over vandet i meget høj fart.

Thijs J. Maarleveld¹⁴ er hollænder og arkæolog. For at få verificeret ovenstående fik jeg bl.a. følgende svar fra ham: ”Selv har jeg erfaring med lidt mindre skibe og med en Nordsee og en Zuidwalbotter som min far og jeg har restaureret og sejlet siden 1970’erne og selv om disse store skibe er lidt mindre sofistikerede end en Lemsterark er jeg helt enig i at sidesværdens betydning er helt væsentlig”.

Om de øvrige spørgsmål af historisk art skriver Maarleveld bl.a.: ”I forskning er det noget andet. Den bedste hypotese indtil videre er at sidesværd blev introduceret efter at Hollænderne har set teknologien på de kinesiske floder. I 1500-tallet altså. Der er ikke arkæologiske informationer der benægter det”. Så vidt Thijs J. Maarleveld.

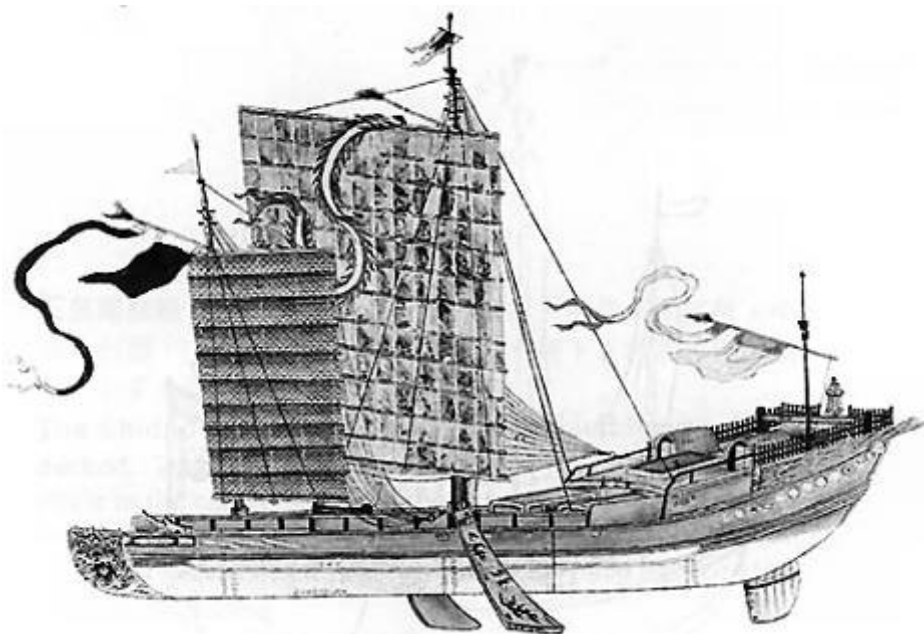
Jeg går efter dette ud fra, at skibe med sidesværd hurtigt efter kan ses i Danmark. I mange år var langt over 50 % af de skibe, der sejlede fragt i danske farvande hollandske. Øresundstoldens regnskaber fortæller det. Holland blev i 16-17 hundredtallet kaldt Europas værft. Alle søofficerer i flåden, såvel som i handelsflåden, fik uddannelse eller træning i Holland. Alle skandinaviske søfolk, der havde været på langfart talte hollandsk. Man havde vel ikke andet sprog for alle de ny termer. Går man etymologien efter, finder man da også at langt den største del af det maritime sprog kommer af hollandsk. Selv ord som Skagerrak, Kattegat og Drogden er af hollandsk oprindelse. En vældig indvandring af hollandske håndværkere, handelsfolk, lodser og andet godtfolk bosætter sig langs kysten i Kattegat og danner små samfund og byer som Skagen og Egholm i Limfjorden blandt mange andre steder, ikke mindst på Amager. Men dette er der skrevet så meget om.

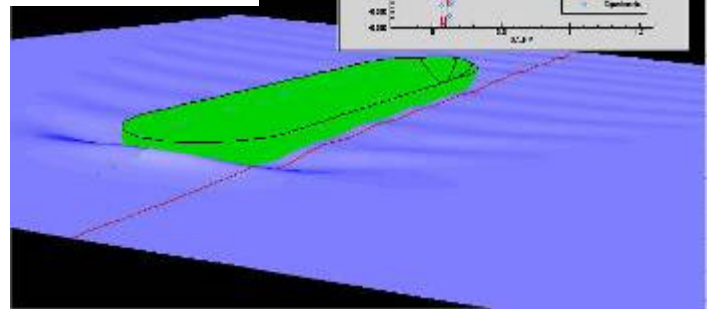
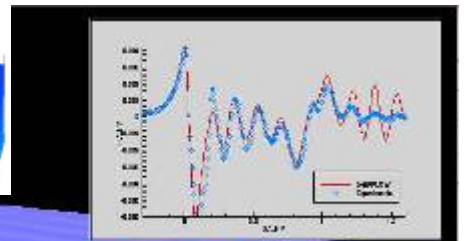
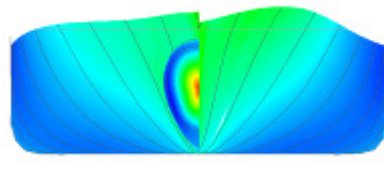
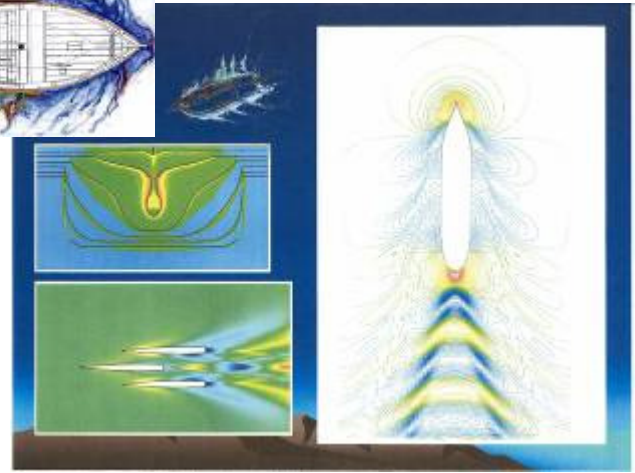
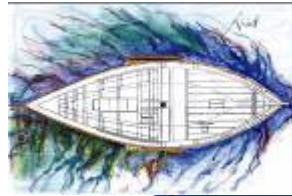


I ”Både fra Danmarks Oldtid”¹⁵ om årene 200-500 e. Kr. skriver Flemming Rieck og Ole Crumlin-Pedersen på side 97-100 om ”Storskibet der tager form”, om gallo-romerske søfarere, der har rundet Skagen, søgt havn ved Stevns eller Lundeberg, eller måske fragtskibe af keltisk/gallisk art, som vi kender fra romertidens fund ved Brügge i

Belgien og Blackfriars i London. I så fald har man i de danske farvande med undren kunnet studere kraftigt byggede skibe, der bevægedes ved vindens kraft alene.

I 1601 bygges i Flensborg et af verdens største skibe for den tid, "Tre Kroner". Det blev Christian den IV's stolthed. Skotten David Balfour havde skabt et velsejlende og meget imponerende krigsskib. Med sine 80 kanoner og 500 til 600 hundrede mands store besætning vakte Christian den IV opmærksomhed blandt Europas kronede hoveder. Efter et vellykket besøg i London hos sin svoger Jakob den I blev der udarbejdet et imponerende kobberstik. Bemærk dæksbåden som netop har hugget i agter. I Stockholm ligger "Vasa" som et vellykket studieobjekt. Da skibet løb af stablen i 1626 kæntrade det på grund af ustabilitet, historien er velkendt. Bemærk dæksbåden som blev bjærget med "Vasa". Til slut skal nævnes Tsar Peter den Stores bemærkelsesværdige kærlighed til nederlandske både med sidesværd. For et stort følge opførtes et mindre søslag under Tsarens omtalte besøg i 1697. Der findes flere kobberstik, der skildrer begivenheden. Peter den Store arbejdede selvstændigt på værftet i Holland og fik en del russiske håndværkere uddannet som bådebyggere der. På kobberstikket af slaget ved Wiborg mod svenskerne den 7. maj 1710 ses, at man som frontløbere brugte skibe med sidesværd. Helt op i vor tid sejlede der mange holstenske Elb-everter under russisk flag i Ruslands, flod- og Østersøfart.

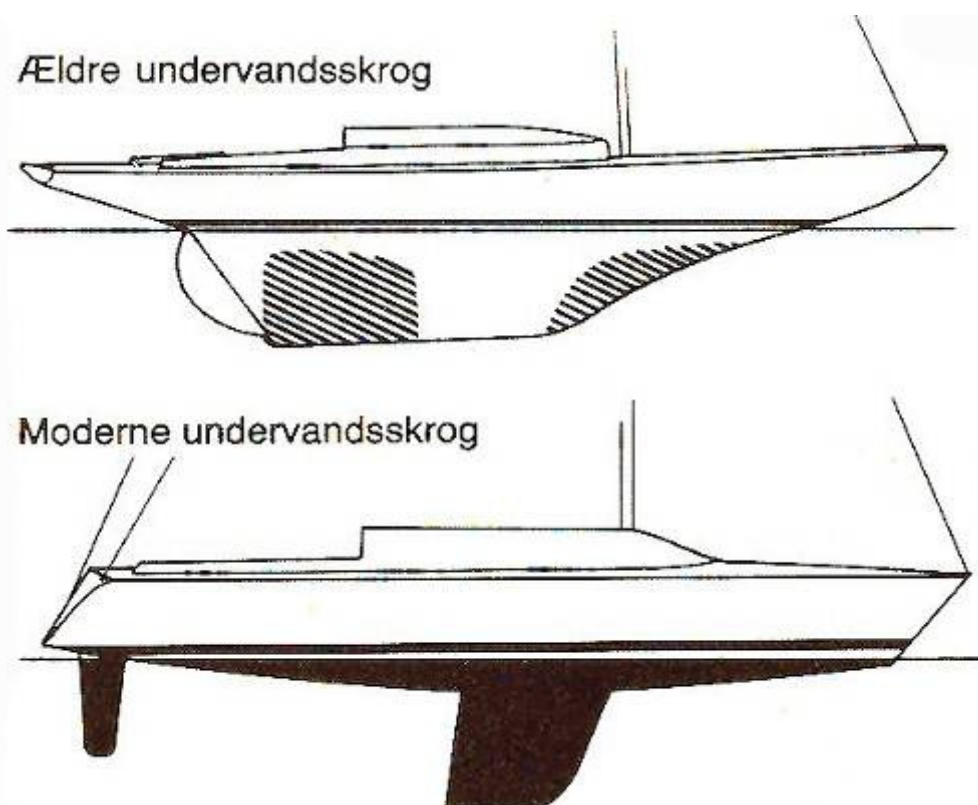




Den moderne udvikling

I sidste halvdel af forrige århundrede, altså fra ca. 1950, begyndte glansen i nogen grad at gå af de store skarpkølede skibe. Navne som "Amerika", "Blue nouse" og lignende virker nu gammeldags. Romantikken og nationalismen lever naturligvis i bedste velgående, ligesom det er med omkring vikingeskibene. I 1960'erne gøres der forsøg i prøvetanke. Dygtige videnskabsfolk afslører, at hvis det drejer sig om at sejle hurtigt og om evnen til at forøge lastekapaciteten, var kølen for dyb, skroget for skarpt bygget, og for stor dybgang. Bulbstævnens opfindelse reducerede suget langs skibssiden og sparede årligt enorme summer i brændstof. Den sidste ny digitale teknik og forskning har bidraget med nye muligheder. Jeg har på Internettet og på fjernsynet set forsøg med luft. Store pumper i maskinrummet, der pumper luft under de store fragtskibes flade bund, skal kunne reducere brændstofforbruget yderligere med store muligheder for bedre økonomi og miljø. Der skal ikke være tvivl om, at jeg sagtens kan drage sammenligninger mellem de rammer, man i konstruktionstegninger skaber for at sinke luftens flow. Jeg får i hvert tilfælde associationer til meginhufer og kahnplanker.

Sejlerbog¹⁹



Indtil slutningen af 1960'erne var de allerfleste sejlbåde langkølede som kutteren øverst. Efterhånden fandt man imidlertid ud af, at det skraverede område ingen praktisk betydning har, og det førte til udviklingen af den moderne finnekølsbåd med fritsiddende ror (nederst). Den våde eller neddykkede overflade er blevet markant mindre, og det betyder igen mindre friktion med vandet, når båden sejler.

De bjærgsomme småskipperes tid

Min slægt bor ved Gudumlund i Himmerland. Vore forfædre boede på fæstegårdene og i kanalhusene ved Lindenberg Å og Kanal. De var med ved bygningen af et skib i 1778 ved åens udløb i Langerak ved Limfjordens østlige del. Den florissante periode rinder ud i slutningen af 1750'erne frem mod Englands krige og statsbankerot i 1813. Der sker her en vældig udvikling og ombygning. Danmarks begyndende industrialisering sætter også her sit præg og markerer en afslutning på tiden. Måske ti generationer før 1800'tallet næppe har mærket store ændringer i de erhvervsgeografiske vilkår såsom store kanaler og slusebyggerier og vejanlæg og jernbaner. Havets vej var ikke mere den eneste mulighed for de mange fattige folk. Skønt 50% af al godstransport til og fra Danmark år 1900 stadig foregik under sejl, er fremtiden damp og diesel. Mange af gårdene er nu revet ned, husene er væk. Meget af jorden er lagt ind under slægtsgården. Jeg havde gerne her skrevet om førekåg - Limfjords - bonde og fiskerkåg. Dette småskrift skulle handle om sejlværktøjet sidesværd. Jeg vil til slut nævne navne og titler på to af de mænd, der blev sat til at drive manufaktur, opelske handel og forvalte landet, i denne del af Riget.

Bondevennen, stiftamtmand og kammerherre Frederik Buchwald til Gudumlund.indtil 1798.

Herefter Gudumlund under Lindenberg ved Grev Ernst Schimmelmann. Ved siden af sukkerplantagerne på St. Croix ejede han et palæ i Bredgade, et landsted ved Klampenborg, et landsted ved Hellebæk. Han oprettede et teglværk, et glasstøberi, et saltværk, et sæbesyderi og en fajancefabrik. Han ejede geværfabrikken ved Hellebæk, kobberværket i Brede og papirfabrikken ved Ørholm Han var, konferenseraad, kammerherre, finansminister, geheimestatsminister og ridder af elefantordenen. Han var deputeret i overbankdirektionen, skattekommerdirektionen og Finanskollegiet. Han var direktør for Det vestindiske Kompagni, præsident for Videnskabernes Selskab, og æresmedlem af Kunstakademiet

Han var meddirektør for Fonden ad usus publicus, Blaagaards Seminarium, Postpensionskassen og Det Classenske Fideikommis. Han var medlem af den afrikanske konsultationsdirektion, Islands kommissionen, Kanalkommissionen, Hærkommissionen, Skolekommissionen, og Museumskommissionen. Han var patron for St. Petri Kirke og Frederiks Kirken. Han var præsident for Bibelselskabet. Han understøttede Baggesen, Oehlenschläger, Steffensen, Rahbek, Klopstock og Schiller. Og han søgte at forstå de negre, der måtte arbejde nøgne under pishen i Vestindiens sol.

Kågen og Everten

Man støder bestandigt på disse to navne, ofte i forbindelse med andre navne for anvendelse, byggested, område og lignende. I ordbogen står der: Kåge (vist nok af nederlandsk opr. Kaag) spidsgattet fartøj uden køl og med flad bund. Typen menes at være af frisisk oprindelse og kendes fra det meste af Vesteuropa. Om Everten oplyser Thyge Jensen¹⁸: Ældste skriftlige kilde, hvor ordet Evert optræder, er i havnetariffen for Damme i Flanderen - ikke langt fra Brügge- fra maj 1252: "Én Scip dat man heet eenevare dat achter heeft den roeder hanghende." Vi har måske her med en type skib at gøre, som strækker sine rødder helt tilbage til vikingetiden, eller hvem ved måske tilbage til Romersk jernalder. Disse båd- og skibstyper har måske forgreninger helt op til mine for-

fædres Limfjords-kåge. Inden jeg vender tilbage til ovennævnte skibe lad mig prøve at give et generelt overblik over den historiske udvikling, som jeg ser den.

Middelalderen er forbi, renæssancen er ved at finde sin form i middelhavslandene. Henrik Søfareren starter sin berømte skole i Sagres i Portugal år 1420. Han udvikler det flade søkort. I 1459 sker overgangen til karavelbyggede skibe, stagfok og klyver, blinde og råsejl. En vældig udvikling er sat i gang. Længere nordpå i slutningen af 1500-tallet er barokken ved at vinde indpas. Dens virkning er på grund af den franske indflydelse ikke så voldsom og prangende som i Italien. Handelsborgerskabet vælger sin egen mere beherskede stil. Trods (eller på grund af) frygtelige krige, religionskampe tjenes der penge, mange penge. Nederlandene kaldes i 1600-tallet Europas værft og er en af verdens mest betydningsfulde søfartsnationer. Renæssancemennesket trives og slår sine folder på godt og ondt.

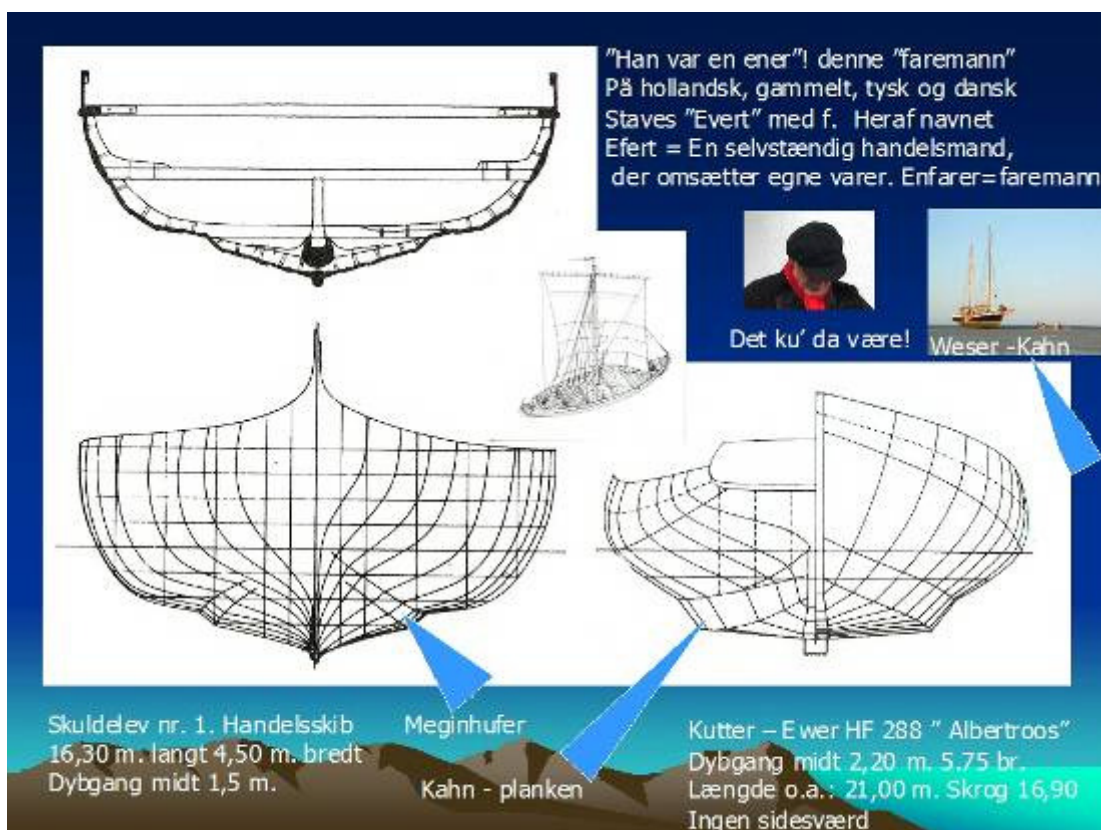
I den mindre flåde er sidesværdet nu i brug på mange af de skibstyper, der udvikles og bygges. Også de platgattede skibe ses for første gang her. Agterspejlene på de første "Statenjachter" og lystfartøjerne "Speeljacht" ser imponerende, men knap så prangende og voluminøse, som man kunne frygte. Der bygges mange specielle både. Der er en type, for tørvetransport, en for grønsager og ikke mindst fiskeriflåden udvikles voldsomt til næsten perfektionisme. De rige handelsfolk byggede ikke store slotte hvorfra gaderne strålede ud fra den enevældiges magtcentrum. Der blev bygget kanaler og handels- og pakhus. Amsterdam havde samme betydning som New York har i dag. Det var i øvrigt også hollænderne, der grundlagde New York og kaldte den New Amsterdam. Højrenæssancen, som den kom til Danmark over Holland, havde kun meget lidt til fælles med den italienske renæssance. Det er som om gotikken med middelalderens "funktionalistiske" sans endnu sad nordboerne i blodet. Der var dog en væsentlig forskel mellem Holland og Danmark. I England og Holland styrede man mere efter en konstitutionel ide. I Frankrig og Danmark var det absolutismen. Vi var magtstater og i et knapt så effektivt, enevældigt styre.

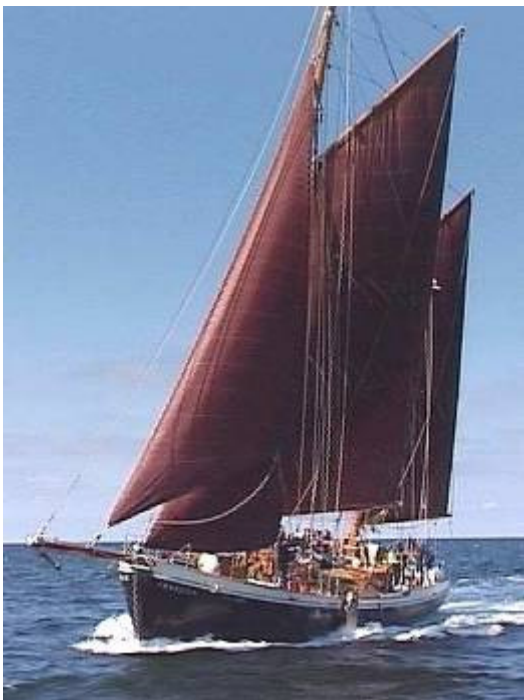
Tilbage til vore skibe

I 1636 støder vi på navnet "Koch-ever" og i skriftet "Kroniek van Holland" møder vi navnet Toch-ever. Begge som betegnelser for de senere legendariske fiskeskibe "De botter", der udviklede sig til at være en af de fineste og talrigeste repræsentanter for erhvervsfartøjer i Holland. Et skib bygget meget kraftigt, med knækspant og flad bund. Med sine slanke sidesværd var det en virkelig god bidevindsejler på bankerne i Nordsøen og Sydsøen (Zuiderzee). I fiskerihavnene som Monnikendam – Enkhuizen og Damme kom denne types samlede antal op imod ca. 2.000 stk. Helt op i vor tid var det den fortrukne fiskebåd.

Navnene kåge og evert flytter i løbet af 1600-tallet til Weser og Elbmundingen, hvor vi møder dem helt op i vor tid. Navnene skifter stavemåde og udtale. Vi har hørt om "kågen" kendt over hele Vesteuropa. Når vi taler om en "evert" kender vi navnet fra vikingetid i Thyge Jensens småskrift¹⁸ skriver han på side 3: "Skiller man ordet i stavelser og udtaler v-et som f (indtil begyndelsen af vort århundrede blev tysk "Ewert" stavet "Evert") fremkommer begrebet "ene fare". Så vidt Thyge Jensen, som dog senere udlægger navnet "at en evert er et skib, der sejles af en mand" og her tror jeg, at han tager fejl. Jeg er tit blevet belært om at: "man skal vogte sig for falske etymologier" men kan

"ene fare" ikke ligeså godt udlægges som "En handelsmand" i lighed med "En krigsmand" osv. På gammelt dansk forekommer ordet i forskellige staveformer "En faremann" = "En handelsmand" blandt andre steder i "De Islandske sagaer", "Færøjersagaen" "Eenfare" ligesom "En krigsmand", en "man-of-war" som jo godt kan have et par hundrede mand ombord. "En faremann" altså en handelsmand, kan have både tre til seks, ja, 12 mand om bord. Se det er jo en noget mindre ydmyg udlægning. Har jeg ret nærmer vi os jo unægtelig sammenligningen med "Skuldelev I" og tilsvarende "Evert". Jeg så i øvrigt gerne at man omtalte "Den danske Evert" med lige så stor respekt som man omtaler "Den danske Jagt". Everten har alderen med sig. En kopi af Skuldelev I har sejlet jorden rundt med stor succes. Det tror jeg, at knækspant-everten "Albertroos" også, med samme succes, kan gøre. Jeg vil dog ikke foregive at være ekspert i sidesværd. Jeg har sejlet mange hundrede sømil med anvendelse af sidesværd. Vi har altid haft en ung besætning om bord. Skønt vi var glade for vort arbejde var det var ikke lyst-sejlad. Jeg vil holde inde nu, og lade billederne tale. Har jeg bidraget med lidt oplysning og interesse for emnet er det godt. Og det er vist, det nærmeste vi komme sandheden.





"Franzius" Weser – Kahn
Bygget: 1990, Werft Aulehnung BRT 65,0
D.22,6 + 6,36/576 + 125
Motor: MTU174 HK 240
30 Pers. Dagfart 16 + 4
Besætning Vt. Behr / Engelhart Jan



Den Norske Operas ny chef Paul Curran, der er skotte blev i et interview d 12. februar i 2009 i Politiken. citeret i overskriften på følgende måde: ”Sandheden er noget pis, for der er ingen, der kender den, og ingen der er interesseret i den alligevel”.

Jeg har venligt prøvet at forklare mig på de tusinder af gange jeg er blevet spurgt: ”Hvad er det?” En lille pige, med mor i hånden, afbrød mig med: ”Jeg syntes ikke det ligner et sværd, men vingerne på en mariehøne”. Og et nyt spørgsmål: ”Kan den også flyve?”

VIDEN

Jeg kender ikke meget til meget
det jeg kender til
er i forvejen meget udbredt
tænk at vide bare bare én bestemt ting
som andre ikke var stødt på
for eksempel forholdet
mellem mariehøns pletter
jeg ville ikke forholde min viden
tværtimod
af og til ville jeg rejse mig
ved møder og andre sammenkomster
komme ind på pletterne
og derpå sætte mig uden at vente
nogen særlig anerkendelse
blot med den rankhed i ryggen
og fasthed i blikket det gir
at kunne henvise
direkte til mariehøns.

Benny Andersen

Litteraturliste

1. Politikens Sejlerbog. 1988. ISBN 87-567-4240-1. Side 1
2. Marieje 1898-1998. Ledenvereniging Marieje-B, Amsterdam. 2002. ISBN 90-9015842-1. Side 7.
3. De friese Palingaken. Jan Zetzema. 1976. De Tille BV te Leeuwarden. En A.J. Hilgersom /Navigare te Amsterdam. ISBN 90-70135-01-9. Side 7
4. RIGMOR von Glückstadt. 2003. Föderverein RIGMOR von Glückstadt e.V. side 10. samt „Rigmor”. Artikel i TS-Årbog 2003, side 206.
5. Cog – Kogge – Kaag. Ole Crumlin-Pedersen. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1965. Side 81.
6. Ronde en platbodemjachten. T. Huitema. P.N. van Kampen & Zoon B.V. Amsterdam, 4. udg. 1973
7. Sømand og Købmand. Ole Crumlin-Pedersen. TræskibTO, Træbranchens Oplysningsråd. 1977. ISBN 87-85-108-28-6 Side 12.
8. Danske bådtyper. Opmålt og beskrevet af Christian Nielsen. Høst & Søns Forlag. 1973. ISBN 87-14-27367-5. Side 12
9. Både og Bådfolk i Marsken. Andreas Møller.. Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, Esbjerg. ISBN 87-87453-045.
10. Vinden er vor 3. Dansk ungdom på gamle sejlskibe. Kaj Lund. Borgens Forlag. 1980. ISBN 87-418-3077-6. side 12-13.
11. Sailing Ships. Prints by the Dutch Masters from the Sixteenth to the Nineteenth Century. A Studio Book – The Viking Press- New York. Uitgeverij Gry Schwartz. 1980. ISBN 0-670-61527-7. Side 13.
12. Skibsprojekter. Ulf Brammer m.fl. Forlaget Bitarius. 1980. ISBN 87-87955-00-8. Side 13.
13. Varen met platboodems. J.W. Kooyman. De Boer Meritiem. ISBN 90-288-1236-7. Side 3
14. Brev fra Thijs Maarlefeld, Professor of Maritime Archaeology, Institute of History and Civilization, University of Southern Denmark, Esbjerg. April 2007.
15. Både fra Danmarks oldtid. Flemming Rieck og Ole Crumlin-Pedersen. Vikingeskibshallen, Roskilde. 1988. ISBN 87-85180-12-2
16. Danmarks Søfarts historie -1. Indtil 1588, Gyldendal. 1977. ISBN 87-00-24318-3.

Litteratur, der bør nævnes

Everten – et fladbundet skib med sidesværd. Thyge Jensen, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, Esbjerg. ISBN 87-87453-65-7. 1994.
 Skibsfarten i det danske Vadehav. N.H. Jacobsen, H. Hagerup's Boghandel, København.. 1937.

Billeder

- Side 1. "Johanne Dan", Ribe. Fra Danske veteranskibe af Andreas Laursen
Tegning af kåg fra Internettet.
- Side 2 Akvarel fra bogen om Rigmor
Akvarel af "Fudark". Arne Gotved. Ejet af Lars Erik Jessen
Tegning af sidesværd i "Ronde en platbodemjachten"
- Side 3 Egen tegning øverst
Tegning af ophæng fra "Varen met platdodems"
- Side 4 To fotografier fra Internettet.
Tegninger fra "Varen met platdodems"
- Side 5 Fotografi fra Internettet
De Ever . Litografie P. le Comte, 1831. Fra Ronde en platbodemjachten
De fire første tegninger fra bogen Danmarks Søfarts historie -1: Stamme-
båd til Skib.
De tre nederste tegninger er egne.
- Side 6 Tre fotografier fra Internettet
Øverste tegning fra Både og Bådfolk i Marsken.
Nederste tegning fra Ronde en platbodemjachten
- Side 9 De tre første fra De friese Palingaken
Det sidste er eget foto
- Side 10 To Fotografier fra RIGMOR von Glückstadt
- Side 12 Tegning fra Danske veteranskibe af Andreas Laursen
Eget foto
- Side 13 Egen tegning
- Side 14 Egen tegning
- Side 15 Hempels kalender
- Side 16 Egne fotos
- Side 18 Tegning fra: Segler im Gezeiten Strom. Joachim Kaiser. Verlag Egon
Heinemann, Nordenstedt. ISBN 3-87321-5
- Side 19 Kobberstik fra Internettet
To fotografier fra Thyge Jensen, Esbjerg. Wasa's dæksjolle
Wasa-Regalskib
- Side 20 Kobberstik fra Søfartsmuseet i Stockholm
Tegning fra Ronde en platbodemjachten
- Side 21 To tegninger fra Internettet
- Side 22 En tegning fra Internettet
- Side 23 To egne tegninger resten fra Internettet
- Side 24 Tegning fra Politikens Sejlerbog
- Side 27 Egen opsætning. Tegning Skuldelev I og Segler im Gezeiten Strom
- Side 28 Tre fotos fra Internettet

Lars Erik Jensen,
Prinsesse Maries Hjem
Overgaden neden Vandet 53, 1.th
1414 København K.
45 – 32 95 25 77
lejenart@gmail.com

15. marts 2009