

## FORSTÆVNSFORMER

Af

KNUD E. HANSEN

Et Skibs mest karakteristiske Form og i bogstaveligste Forstand mest fremtrædende Del af Skroget er Skibets Stævn, og der er i det følgende behandlet nogle for Norden karakteristiske Stævnformer og deres Oprindelse.

Det er især Stævnens Kontur, der fanger Øjet, selv om ogsaa øvrige Former kan være fremtrædende.

Stævnens Kontur vil normalt ret nøje svare til Forskibets øvrige Form, idet Konturen hovedsagelig fremkommer som den naturlige Begrænsningslinie for den givne Form.

Af Konturens Form kan man derfor som Regel danne sig et godt Indtryk af Forskibets Karakter.

En stærkt underløben Form vil normalt have en tilsvarende underløben Stævn, og en under Vandet lodret Stævn vil normalt være ensbetydende med et Forskib med god Fyldighed langt ned mod Kølen. Undtagelser findes, f. Eks. betinger god Udnyttelse af Træmaterialet ofte et Knæk ved Overgangen mellem Køl og Stævn som almindeligt for Jagtformen.

Et Utal af forskellige Konturer har været anvendt gennem Tiderne og anvendes stadig, og det synes derfor at være af Interesse at søge at klargøre sig, hvorfor disse forskellige Former anvendes, i hvor høj Grad disse er funktionsmæssigt betingede, eventuelt oprindeligt er opstaaede som hensigtsmæssige Former, men nu en traditionsbunden Form eller en Efterligning af andre Skibes Form, altsaa blot en Modesag.

Forstævnnsformen er i de fleste Tilfælde karakteristisk for Skibets hele Bygning. Det er endog saaledes, at man til en

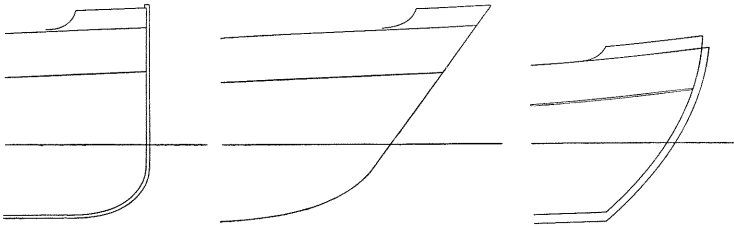


Fig. 1.

Fig. 2.

Fig. 3.

Fig. 1. „Ret“ Stævn. Dampskibe i Begyndelsen af dette Aarhundrede.

Fig. 2. Faldende Stævn, anvendt bl. andet for Trawlere m. v.

Fig. 3. „Jagtstævn.“

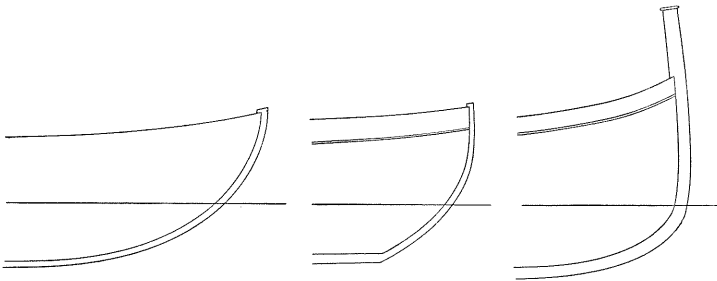


Fig. 4.

Fig. 5.

Fig. 6.

Fig. 4. Forstævn for Sjægte og mange mindre Fartøjer.

Fig. 5. Tilbagevigende Stævn, bl. andet for mange svenske Fiskerbaade, m. v.

Fig. 6. Stævn for Nordlandsbaad.

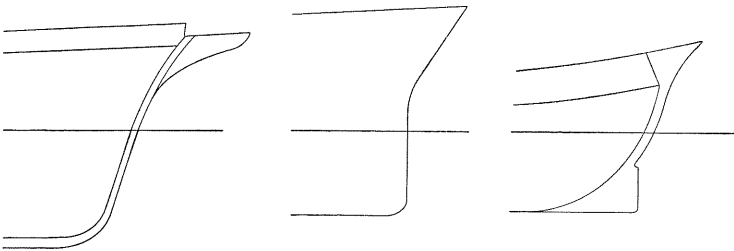


Fig. 7.

Fig. 8.

Fig. 9.

Fig. 7. „Klipperstævn“.

Fig. 8. Stævn for amerikansk Krydser.

Fig. 9. Stævn for hollandsk Tjalk.

given Stævnform knytter Forestillingen om en dertil som Regel harmonisk svarende Agterskibsform, idet For- og Agterskib i Tidens Løb har fundet de mere eller mindre harmoniske Former, vi betegner som Typer. Enkelte Undtagelser findes der blandt disse Typer, f. Eks. vilde man, hvis man kun saa Forskibet af den i Fig. 16 viste nordtyske Type, vente at finde et hækbygget Agterskib af en eller anden Form, men hverken den kufbyggede Agterende, Typen har, eller f. Eks. et Spejl.

Ofte finder man under samme Forhold, f. Eks. til samme Fart eller Fiskeri, anvendt vidt forskellige Typer, selv om det ikke er muligt at paavise nogen teknisk eller anden praktisk Grund til denne Forskellighed. De forskellige Former kan i saadanne Tilfælde tages som et Udtryk for den mere eller mindre lokale Kreds af Søfarende eller Skibsbyggeres særlige Smag eller Tradition.

Prøver man at klargøre sig, hvilke Stævnkonturer, der anvendes og har været anvendt, forbavses man over, at der i Virkeligheden næsten ikke er den Form, der ikke har været benyttet.

I Fig. 1 til 15 er vist nogle karakteristiske Stævnkonturer, men næsten alle mulige Variationer findes. Af dette Væld af Former udskiller sig nogle straks ved deres ubestrideligt funktionsbetingede Udformning. Blandt disse den i Fig. 10 viste Isbryderform, hvis specielle Stævnkontur skyldes Ønsket om, at Fartøjet skal kunne løbe op paa Isen og knuse denne ved sin Vægt. Samtidig er en forholdsvis lang Køl fremover ønskelig af Hensyn til det store Tryk, der fremkommer paa den forreste Kølklods ved Dokning med det tunge og langt overragende Forskib.

Samme Forhold gør sig ligeledes gældende for det i Fig. 12 viste finske Passagerskib. Vædderstævnen for Orlogsfartøjet er ligeledes saa funktionsbestemt, at der ikke er Grund til at opholde sig længere ved denne.

Af de øvrige skitserede Stævne maa man formode, at Nordlandsbaaden i Fig. 6 og den svenske Fiskerbaad i Fig. 5 med den agterover vigende Stævn foroven aabenbart har denne Karakter fælles hidrørende fra Ønsket om at skaane den øverste

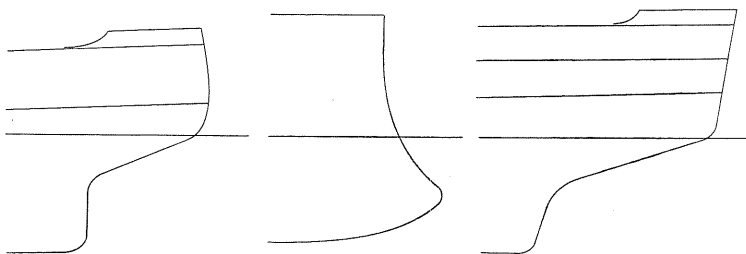


Fig. 10.

Fig. 11.

Fig. 12.

Fig. 10. Isbryderstævn.

Fig. 11. Vædderstævn.

Fig. 12. Forstævn alm. for finske Dampere.

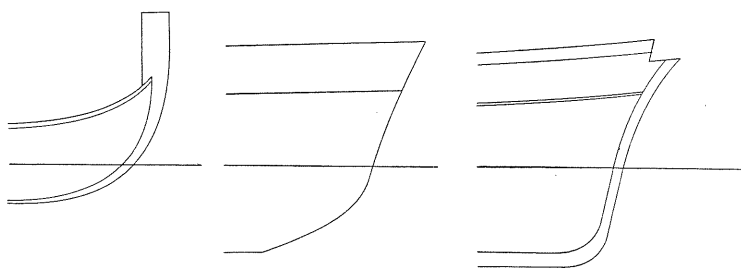


Fig. 13.

Fig. 14.

Fig. 15.

Fig. 13. Gokstadskibets Stævnprofil.

Fig. 14. Hult Stævnprofil for moderne Skibe.

Fig. 15. Hult Stævnprofil for pommerske Smaafartøjer.

svagere Del af Stævnen, et Forhold, der ogsaa ligger til Grund for Isbryderens agteroverfaldende Stævn i Fig. 10.

Den i Fig. 9 skitserede Forstævn for en hollandsk Tjalk med den karakteristiske store Krig foranfor den egentlige Stævn har sin naturlige Forklaring ud fra Nødvendigheden af en forøget Afdriftsflade med Skibets flade Bund. Samtidig skaaner Krigens Fartøjet, hvis det skulde tørne med Stævnen.

De øvrige Former lader sig næsten alle henføre til to Grupper, nemlig den fremefter rundede Form og den hule Form. Mellem disse findes den rette Stævn med varierende Hældning fra let agteroverfaldende til stærk fremfaldende. Fig. 1 og 2.



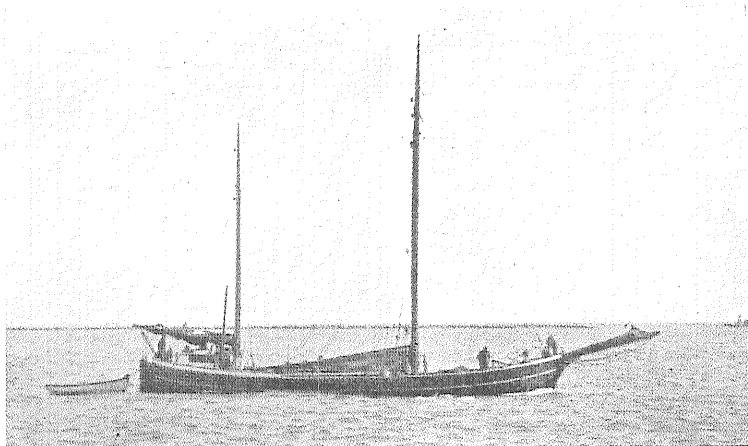


Fig. 16. Pommersk Galeot.

De to førstnævnte Former, der synes de interessanteste, betegnes her i Landet blandt Søfarende hyppigst henholdsvis „Jagtstævn“ og „Klipperstævn“.

„Jagtstævnens“ Form er dog ældre end den typiske danske Jagt, der vel først har faaet den Udformning, hvori vi nu kender den, i Løbet af de sidste faa Hundrede Aar. Ligeledes er „Klipperstævnens“ betydelig ældre end „Klippetiden“, der kun gaar tilbage til den første Halvdel af forrige Aarhundrede.

Da begge Former anvendes til mange Skibsstørrelser og til mange Formaal, maa der til Grund ligge Forhold, der foruden mulige forskellige tekniske og driftsmæssige Opfattelser maa bunde i Tradition.

Jagtformen forekommer med Kendskab til vore nordiske Baadformer at være den „naturlige“ Form for et Skibs Forskib, saaledes at denne Form ikke synes at trænge til større Forklaring.

Omvendt med den hule Form. Kunde man blot henføre denne til „Klippetiden“, hvorfra Stævnformen havde bredt sig ogsaa til de mindre Typer, vilde Forklaringen være enkel, men da det er en Kendsgerning, at den hule Form er kendt saa langt tilbage, som vor Historie gaar, er en nærmere Undersøgelse ønskelig.

I saadanne Tilfælde vil det, som næsten altid ved søhistoriske Studier, lønne sig at studere de mindre Fartøjer og Baade. Disse har i langt højere Grad end de store Skibe bibeholdt deres oprindelige Former og Byggemaade uden at have været udsat for stærkere Paavirkninger udefra, hvorved Særpræget som oftest forsvinder.

Et af de ældste Vidnesbyrd om vore Forfædres Skibe, Helleristningerne, viser Typer, der adskiller sig væsentlig fra vore normale Baad- og Skibsformer. Adskillige af disse Skibsafbildninger forestiller muligvis udhulede Træstammer, der til Dekoration og eventuelt ogsaa tjenende visse praktiske Formaal har været forsynet med Stævne. Disse Stævne kan dog næppe tænkes udgørende nogen særlig fast Del af Fartøjet. Fig. 17 viser en saadan Helleristning.



Fig. 17. Helleristning af udhulet Træstamme.

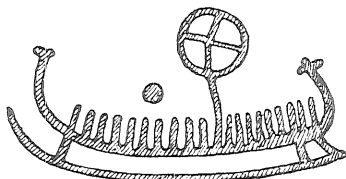


Fig. 18. Helleristning af bygget Fartøj.

Andre Billeder kan med stor Sandsynlighed antages at forestille byggede Baade og har da en temmelig kraftig fremover og opefter rettet Forlængelse af Kølen. Denne Forlængelse skulde med vor almindelige Byggemaade udgøre Forstævnen.

Imidlertid har de saaledes afbildede Skibe formentlig været af samme Konstruktion som Hjortespringbaaden, Fig. 19, hvor Stævnen bestod af et lodret Stykke Træ indsat mellem Kølsnabelen og den ligeledes i en Snabel forlængede Essing.

Grunden til denne særlige Udformning af Stævnpartiet er formentlig følgende:

Hjortespringbaadens Stævnparti, der er udført af et massivt Stykke Træ og meget omhyggeligt udhulet ned til ganske ringe Tykkelse, har været forholdsvis let udsat for Beskadigelser ved Udsætning og Landing samt eventuelt ogsaa under Vædring.

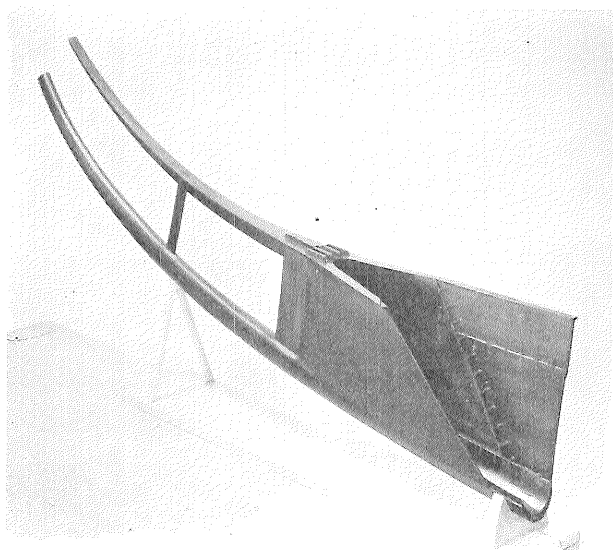


Fig. 19. Hjortespringsbaadens Forstævn.

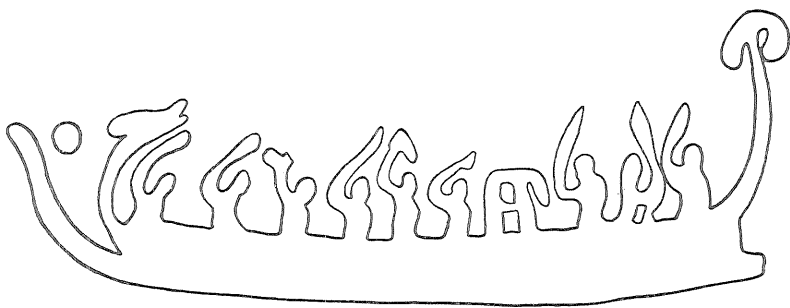


Fig. 20. Helleristning.

De lange opadsvejede Snabler har paa effektiv Maade beskyttet Stævnpartiet og maa derfor siges at være en fuldt ud rationel Konstruktion for dette Fartøj.

Denne særlige Konstruktion lader en Udvikling af Stævnen i flere Retninger mulig.

Fig. 20 viser saaledes en Helleristning af en saadan Form, at den med Kølsnabelens Bortfald vilde føre over i en rund Stævn af normal Form.

Derimod synes Fartøjer af denne Type, som er afbildet Fig. 21, ved videre Udvikling at føre over i Fartøjer med hul Stævn.



Fig. 21. Helleristning med Vædderstævn.

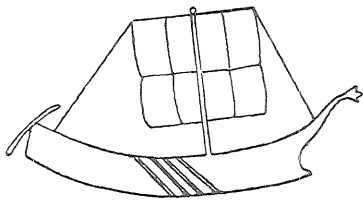


Fig. 22. „Novilareskibet“.

Skibet i Fig. 21 er iøvrigt interessant derigennem, at det i slaende Grad minder om Novilare-Skibet fra antagelig etruskiske Billeder, fundne i Nærheden af Pesaro paa Østkysten af Italien. Fig. 22.

Denne Type Afbildninger viser endog af og til Forstævns-konturer mindende meget om senere Tiders Vædderstævne. Typer som Fig. 21 har muligvis været Forgængere for Vædderstævntypen, der antagelig har haft et krigersk Formaal.

Af den største skibstekniske Interesse er de to Fund fra Nydam Mose, der næppe kan vurderes højt nok. Det ene af disse, den bekendte Nydamsbaad fra omkring Aar 400, har rund Stævn, som de nordiske Typer maa antages hovedsagelig at have haft, selv naar det drejer sig om Fartøjer til krigerske Formaal, hvad Nydamsbaadens Konstruktion tyder paa.

Den anden Nydamsbaad, der gik tabt ved Tyskernes Vandalisme under Overfaldet i 1864, viser derimod en ganske anden Stævnform. Det er muligvis et Spørgsmaal, om denne Baad har været af nordisk Herkomst eller har været et fra Nordtyskland stammende Fartøj, der f. Eks. under Kamp med den nordiske Nydamsbaad er blevet erobret. Men Typen maa siges at kunne være afledet af de omtalte Helleristningstyper.

Af Beretninger om Stævnen findes kun Engelhardt's egne Optegnelser og Skitser af Kølen.

Engelhardt skriver selv herom:

„Den anden, dengang endnu nogenlunde fuldstændige Baad

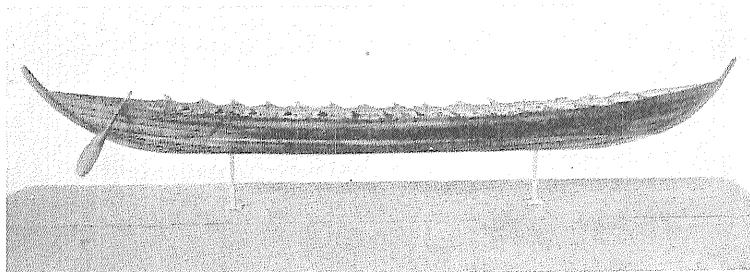


Fig. 23. „Nydamsbaaden“.

var af Fyrretræ og omtrent af samme Længde som den nys beskrevne. Den laae jævnsides med Egebaaden, i samme Retning, Nordvest-Sydost, og udgravedes ved Kong Frederik den Syvendes Nærværelse paa Mosen, den 27. October 1863. Plankerne blev halede i Land de nærmest følgende Dage, lagte op paa den tilstødende Mark og dækkede med Mosejord, indtil det betydelige Arbejde, som forestod med Egebaadens Opstilling, maatte tillade at tage den under Behandling. Begivenhederne gik imidlertid tungt og sørgeligt hen over vore Hoveder og forhindrede, at der fra vor Side kunde gjøres Noget for at redde den. At der fra anden Side Intet er gjort for den, vidner ikke om nogen synderlig Interesse for det Land, til hvis Historie den knytter sig. Den har under den tydske Besættelse af Hertugdømmet henligget paa Marken, udsat ikke mindre for Luftens fordærlige Virkning, end for Fremmedes Kaadhed. Man har taget Stykker af den med sig, og snart vil vel den sidste Levning være ødelagt og forsvunden. Fig. a (Fig. 24 nederst) er Fyrretræsbaadens Kjølplanke, seet fra Siden, b (Fig. 24 øverst) viser samme Planke, seet ovenfra, c, d og e Gjennemsnit i Midten og ved begge Stevnenderne i noget større Maalestok. I Fig. f (Fig. 25 a) angiver de punkterede Linier Jernsporen og Stevnens formentlige Rejsning. Omtrent midtskibs i Bundpladen er der et Hul, som gaer helt igjennem Bundplanke, er  $1\frac{1}{4}$  Tr. i Tværmaal, og i hvilket der skal have siddet en Trætold.

Jeg kan ikke byde mine Læsere andet end løse Skitser af dens mærkelige Dele, det samlede Billede vilde man først have

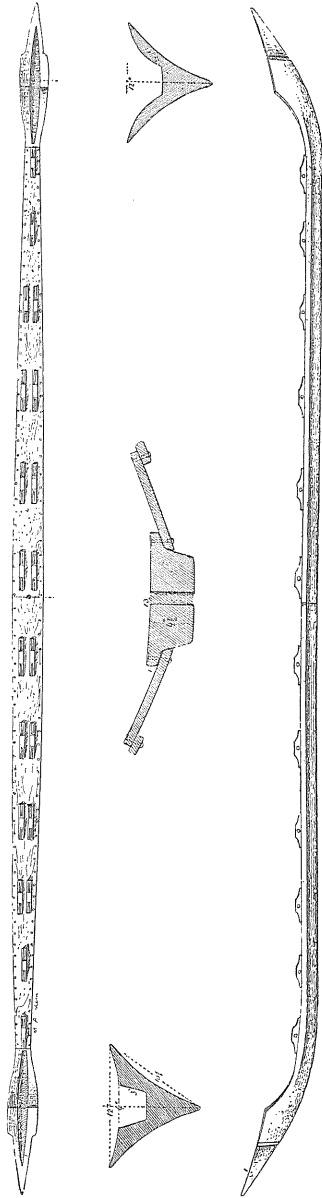


Fig. 24. Køl for Fyrretasbaaden fra Nydam.

faaet, hvis den var blevet opstillet, og hvis der i det Hele af de Fremmede var blevet vist den den Omhu og Interesse, som den i videnskabelig Henseende i saa høj Grad var berettiget til.

Bundplanken — see vedstaaende Kemitype — er omtrent 50 Fod lang, henved 13 Tr. bred, og ender i to Sporer, der formodentlig have haft lange spidse Jernbeslag — disse Sporer have været under Vandlinien. Hvorledes Stevnene har rejst sig fra den 4 Tr. brede Udkæring, kan jeg ikke med Sikkerhed sige, men henviser til hosstaaende Fig. f (Fig. 25 a).

Det Ejendommelige ved denne Baad, hvis Bygning forresten var ligesom Egebaadens — det ydre Skelet altsaa bundet med Tougværk gennem Klamperne til Spanterne — er de Sporer, som danne Bundplankens Endestykker, de have formodentlig haft langt fremstaaende Jernspidser, der under Vandet have været et farligt Angrebsvaaben til at bore Modstanderens Skibe i Sænk eller holde fast ved en Entring. De dermed bevæbnede Baade har været en Slags Væderbaade, som noget minde om Skildringen af Meoparernes Skibe i Aithikos' Kosmografi, hvilken Skildring vi senere ville komme tilbage til“.

Det synes dog noget tvivlsomt, om Stævnen har haft den af Engelhardt antydede Form. Sporen har utvivlsomt været anvendt som Kampmiddel, og det vilde som Følge heraf have været usandsynligt, om Stævnen da ikke var bøjet indefter som antydet i Fig. 25 b, altsaa været af hul Kontur.<sup>1</sup>

Paa de gottlandske „Billedstene“, et stort Antal ofte stærkt udsmykkede Kalksten, der er fundet fordelt over Størstedelen af Gotland, findes to særlig karakteristiske Skibstyper afbildede.

I Fig. 26 ses en ret højbordet Skibstype med runde Stævne i alt væsentlig mindende om Vikingetidens Skibe. Dette Skib er utvivlsomt et Sejlskib og formentlig et Handelsskib.

Paa Stenen i Fig. 27 fremstilles derimod et lavere Fartøj

<sup>1</sup> Hele Stævnekonstruktionen med den udhulede Form er et Trin i Udviklingen fra den udhulede Træstamme over Hjortespringbaadens udhulede Stævnparti mod den enkle Stævn.

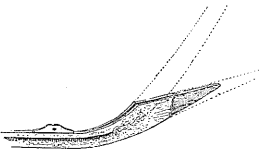


Fig. 25 a.

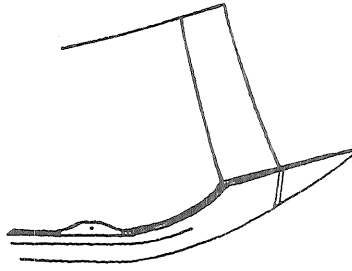


Fig. 25 b.

Rekonstruktioner af Forstævn for Fyrretræsbaaden.

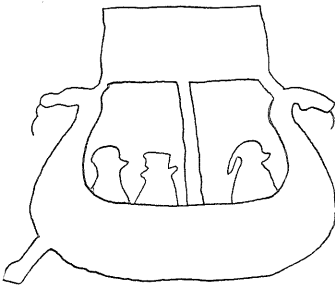


Fig. 26. Skibsform fra Gotlands Billedstene, rund Form.

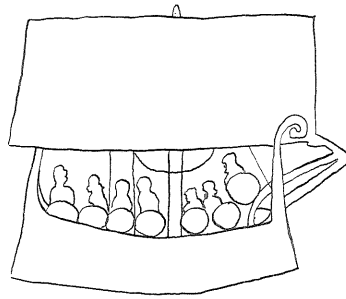


Fig. 27. Skibsform fra Gotlands Billedstene, kantet Form.

med karakteristisk kantet Stævnprofil. Den kantede Form afbilder formentlig Krigsfartøjet med en Art Vædderstævn, idet den lave Dybde tyder paa, at Fartøjet hovedsagelig har været et Rofartøj. Men denne Type kan jo desuden have været benyttet som Handelsskib eller danner Forbillede for Handelsskibe, hvilket i Henhold til det senere synes at være Tilfældet.

Stenene menes at stamme fra Aar 700 til 1200 og viser saaledes Udviklingen af de paa Gotland kendte Skibsformer.

Det antages alment støttende sig saavel paa Baadfund, Afbildninger som paa de traditionstro Baadtyper fra vor Tid, at Vikingetidens Skibe har haft runde mere eller mindre kredsformede Stævne.

Der tales dog i Sagaerne om „Barder“ eller „Jernbarder“, som visse af Skibe skulde være ikke alene forsynet med, men



ogsaa byggede med. Dette Forhold har i Tidens Løb givet Anledning til en Del Overvejelser over Bardens Konstruktion.

Nordmanden Hjalmar Falk omtaler saaledes i „Altnordisches Seewesen“ Barden saaledes:

„Barð, eigentlich: Kante (mit m. engl. *berd* „the brim or margin of a vessel“ entfernter verwandt, s. Et. Wb. u. *Bart*) in der Neuzeit nur im fär. *barhol* (statt *barðhol*), ein Loch im Steven — jetzt gewöhnlich im *undirlag* —, durch das ein Tau gesteckt wird, mit dem das Fahrzeug aufs Land gezogen wird (Winther 314). Sonst heisst das Mittelstück selbst im Färöischen *miðskoyti*. Dass das *barð* sich über die Wasserlinie erstreckte, zeigt der Ausdruck *róa fyrir barð* (auch *stefn*) *e-m.* Ebenso erhellt dies aus Fld. II., 80, wo das *barð* den Rücken der schwimmenden Ungeheuer zerbricht. Vergl. auch Egils s. Kap 57, *kom barð skútunnar a kinnung karfans*, Fms. VII, 195, *Þeir leiddu bátinn fram með endilöngu skipi ok fram fyrir barðit binda akkeri fyrir barð hverju skipi*, u. a. m. Aus dem Nord stammt lapp *barde* (Qvigstad 101).

An gewissen Drachenschiffen war das *barð* mit Eisen beschlagen, wie dies auch bei griechischen Schiffen vorkam (Breusing S, 29). Da im Kampf die Schiffe sich die Steven zukehrten und beim Anrudern oft mit den Steven heftig zusammenstießen, war es von Wichtigkeit, dieselben zu stärken und die Stücke, woraus sie bestanden, fest zu verbinden. Solcher Art waren die sogenannten (*járn*)*barðer*, ein Wort, das auf der Grenze zwischen *nomem proprium* und *nomem appellativum* steht. Das berühmteste Schiff dieser Gattung war der *Járnbarði* des Eiríkr jarl (um 1000), der Fms. II, 310 so beschrieben wird: *jarlinn átta barðor* (dafür Flat I, 481, *járnbarða*), *einn geysi mikinn, þar var skegg á ofanverðu barðinn hvárutveggja* (also an beiden Steven), *enn niðr frá skegginu járnsþong þykk ok svá breið sem barðit, ok tók allt i sjó ofen, Þhi var þat skip kallat Járnbarðinn, var hann allra skipa rammgeruastr* (nach Fsk. S. 63, *allra skipa mest*). Ähnlich Fms. X, 355, *hann (Eiríkr jarl) hafði þat skip, er kallat var Járnbarðinn, þat var mikit skip ok ákafliga harðgert, stafninn hvártrveggi þakiðr með miklu járne ok hvøssum eggjabroddum.*

Unhistorisch ist im Þorsteins s. Vikingsonar Kap 5 erwähnte *Járnbarði*, *Halfdan átti dreka störan, ok var hann kallaðr Járnbarði, hann var allr járni varðr fyrir ofan sjó, borðhárr ok hinn bezt, gripr*, vergl. die Beschreibung des Drachenschiffes *Halfdanarnautr* in *Orvar-Odde* s. (Fld. II 189), *hann var járni varðr allr framan um barðit*. Ein drittes Exemplar dieser Gattung erwähnt *Svarfdøle* s. Kap. 4. (*Ljótr vikingr*) *hefir dreka þann er járni er varðr fyrir ofan sjó, hann siglir i gegnum hvert skip, kallar hann drekann Járnbarða*. Die Bezeichnung *barði* kommt, auser in der zitierten Prosastelle (Fms. II. 310) im Wortverzeichnis der SnE. und mehrmals in der Skaldenpoesie vor. Das Wort wurde auch im Ags. aufgenommen, *navis rostrata, barda, barþa* (daneben die Glosse, *dromo, æsc vel barþ*. Cnutonis regis gesta I, 4 schildert die Drachenschiffe des dänischen Königs Knut als mit *aeratis rostris* versehen. Über die Bedeutung des Terminis *navis rostrata* im Mittelalter gibt uns *Isifor* (Migne IV, 664), *Bescheid, rostrate naves dictæ ab eo quad in fronte rostra ærea habeant propter scopulos, ne feriantur et collidantur*. Bei den Nordischen Schiffen diente aber diese Schnabel hauptsächlich kriegerischen Zwecken. Das römische *rostrum* war häufig dreizinkig (vergl. *aes tridens* „Schiffsschnabel“). Ob damit die scharffen Stahel des erstgenannten *Járnbarði* zu vergleichen sind, weiss ich nicht zu sagen. Wahrscheinlich hatten die letzteren den Zweck, das Entern zu erschweren, vergl. Fms. VII, 266, *Hann kallaði a stafnbúa sinam það þá ganga upp á konungsskipit, Þeir sögðu, at þat (das Entern) var eigi dælt, ok þar vǫru járn á trjám fyrir*. Darauf zu beziehen sind vielleicht auch die *stingar*, die in poetischen Umschreibungen für Kriegsschiff zweimal vorkommen, *stinga hjortr* (SnE. I, 690) und *stinga valr* (Fms. IX, 492). Das oben am *barð* befindliche *skegg* wird nur noch an einer Stelle erwähnt, nämlich *Krók S 36* wo *barð* mit *skip-skegg* umgeschrieben wird vergl. *Kroa-Refs rimur* (ibid. S. 104), *skatnar nefna á skipinu barð, skegg má þetta heita*. Dazu der zweimal vorkommende Schiffsname *Skeggi* (Fms. VIII, 131, von 26 *rúm*, Fms. IX, 302, von 36 *rúm*). Das Wort — eigentlich wohl, Vorsprung, s. Et Wb u *Skjeg* — ist noch ge-

läufig, sowohl im Nordischen wie im Deutschen (d. *Scheg*, ndl. *scheg*, *schegge*), und bezeichnet den die Galion tragenden Vorbau am Steven. Wie dieser Vorbau sich zu den eisernen Stacheln verhält, ist nicht ganz klar, vielleicht war das *skegg*, unter dem die eiserne Schiene (*Járnsþong*) am *barð* angeschlagen war, mit Stacheln versehen. Auch die Schienenbekleidung des Stevens geht wohl auch der in der Skaldendichtung öfters wiederkehrende Ausdruck *brynjaðr* als Epitheton der Kriegsschiffe. So beschreibet *Bólverkr* die Schiffe des Königs Haraldr hadradi vor Byzans in folgender Weise (FJ. B. 355), *en skrautla báru, | skeiðr brynjaðar reiði, | mætr hilmir sá malma, | Miklagarðs fyr barði*, wo der Eisenbeschlag des *barðs* als charakteristisches Merkmal der gepanzerten Schiffe auftritt. Vergl. auch *hábrynjaðar skeiðar* (FJ. B. 352), *hábrynjuð skip* (FJ. B. 366), *harðbrynjuð skip* (FJ. B. 293). Dass der Terminus *brynjaðr* mit der obengennanten Eisenplatte (*Járnsþong*) zusammenzustellen ist, darauf deuten auch die Ausdrücke *Spangabrynja*, (eine Art Panzer, die durch die Kreuzzüge nach dem Norden kamen) und *brynju spangir* (im Háttatal des Snorri), vergl. auch Isidor ed. Migme IV, 649, *squamæ est lorica ferrea ex laminis ferreis aut æreis concatenata in modum squamæ piscis*. — Der (*Járn*)*barði* lässt sich mit dem mittelalterischen *galio*, der am Vorderstevan einen Sporn zum Durchbohren der feindlichen Schiffe hatte (S. Jal. Glossaire nautique, S. 757), nicht direkt vergleichen. Dieser Sporn war nach Jal. S. 384 u. *Calcar* „une sorte de pyramide Quadrangulaire (fixée a peu pres horizontalement a la proue) en fer, en airain ou en chene, garnie sur ses faces et a sa pointe de lames de fer“. Da die Kriegsschiffe der Sagazeit keine Rammschiffe waren, musste bei dem verschiedenen Zweck auch die Anbringung und Einrichtung des rostrum ferratum eine verschiedene sein. Einen zum Durchbohren bestimmten Sporn (der hier die Fortsetzung des Kiels bildet) weist auf nordischen Boden nur das Föhrenboot von Nydam aus“.

Som det fremgaar af ovenstaaende meget grundige Under søgelse, kan man ikke paa Grundlag af Sagaerne slutte noget bestemt om Bardens Form. Imidlertid findes nogle faa Afbild-

ninger, der giver et Indtryk af denne interessante nordiske Stævnform.



Fig. 28. Tegning af Forstævn  
fra Osebergfundet.

Paa et lille Horndæksel fra Osebergfundet findes de i Fig. 28 gengivne Tegninger, der maa siges at give i denne Forbindelse overordentlige interessante Oplysninger. Afbildningen viser med stor Sandsynlighed en Barde, der i dette Tilfælde fremkommer som en Udbygning fra den normale runde Stævn. De nærmere Detailler fremgaar ikke af Tegningen, men af de

viste Skraastreger paa Bordene lader sig visse Slutninger drage. Et andet værdifuldt Vidnesbyrd om den særlige Stævnform er den danske Tulstorp Sten, Fig. 29. Trods den stærkt stiliserede Form er Overensstemmelsen med Tegningen fra Osebergskibet overordentlig god. Man ser tydelig den normale Skibsform, hvortil Barden slutter sig i stiliserede Former. En anden Sten er funden med en lignende Stævnform, men i en noget daarligere Gengivelse. Endelig kan nogle af de gotlandske Billedstenes Typer sikkert ogsaa opfattes som gengivende Vikingetidsskibe forsynede med Barder, selv om ingen af Billederne samtidig viser Konturer for den runde Form og Barderne.

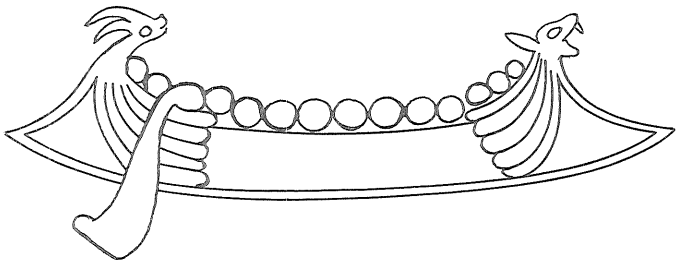


Fig. 29. Skibsafbildning fra Tulstorpstenen.

Det er interessant at bemærke, at Bardens Underkant ligger som en Fortsættelse af Køllinien, altsaa paa samme Maade som Hjortespringbaadens og Helleristningernes forlængede Køl.

Fundene viser, at saadanne Stævne har forekommet og har været almindeligt kendte.

Ved Sammenligning mellem Orlogsfartøjets Stævn i Fig. 11 vil man betænke den meget store Lighed i Udformningen af en Vædderstævnskøntur i Vikingetiden og i vor egen Tid.

Iøvrigt synes der at have været forholdsvis stor Forskel paa Vikingetidens Skibstyper, og at de forskellige Stævnformer har haft en væsentlig Andel i de os overleverede Benævnelser paa Skibene. Det er saaledes temmelig sikkert, at Benævnelsen „skuta“ og Omtalen af et Skib som „skutastævnet“ er nøje forbundet.

Hjalmar Falk skriver herom: som saa mange andre Skibsbenævnelser hentyder maaske ogsaa „skuta“ paa Stævnens

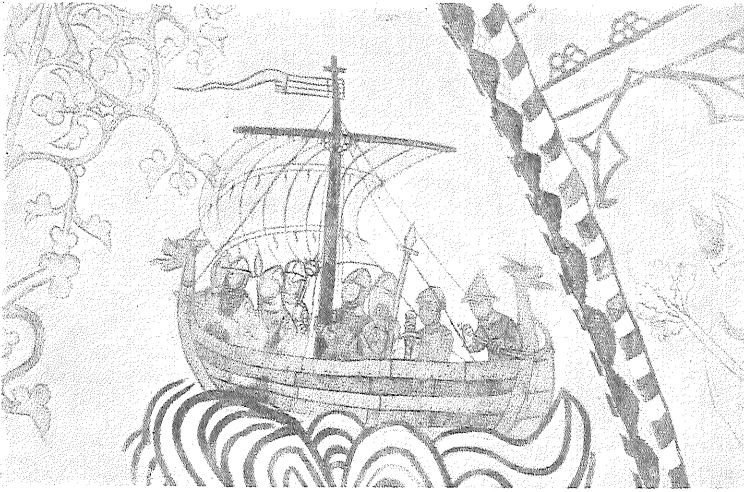


Fig. 30. Kalkmaleri med Skibsbillede.

Form (Sammenlign oldnordisk „skuta“, et udragende Klipperstykke).

Selv den Dag i Dag bruges Betegnelsen „skydende“ Stævne om Stævne af Typen som vist i Fig. 4.

Bayeaux Tapetet synes at vise Skibe med forskelligt formede Stævne. De mindre Fartøjer har alle et skydende Stævnetræk, hvorimod de større Fartøjer viser en foroven næsten lodret Stævn.

For det egentlige Norden synes den runde Stævn ubetinget at have været den dominerende ogsaa i Middelalderen. Ganske vist maa den have været under stærk Paavirkning sydfra fra Flandern og senere fra nordtysk Side.

Siderorets Fortrængning af Agterstævnsroret medfører, at Agterstævnen fordelagtigst udføres ret, og at den høje Agterstævn efterhaanden forsvandt i hvert Fald i Danmark.

Ved Agterorets Fremkomst har man, som det fremgaar af Fig. 30, klaret sig paa samme Maade som endnu er den almindelige for norske og færøske Baadtyper ved Hjælp af en Siderorpind, men siden har de høje Stævne maattet vige for Rorpinden som Stubbekøbing Segl bl. andet viser.

Denne Omstændighed synes at medføre, at ogsaa Forstævnen udføres mere eller mindre ret og endog hul, se f. Eks. Fig. 31, der viser Dammes Segl fra Aar 1309.

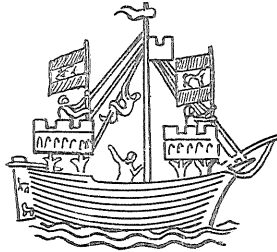


Fig. 31. Dammes Segl med Kogge.

Ligeledes er formentlig den høje Forstævn forsvundet fra danske Skibe i denne Periode, saaledes som det fremgaar af Stubbekøbing Segl. Mange nordtyske Byer har fra dette Tidsrum Segl visende Skibe med Stævne, der fjerner sig stærkt fra Vikingetidens runde, nordiske Stævnform.

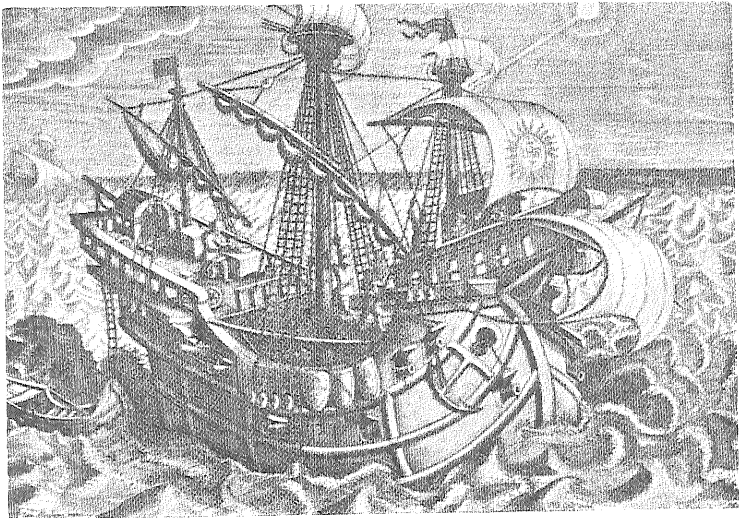


Fig. 32. Skib med rund Stævn og Galcon.

En Aarsag til de hule Stævnes Fremkomst maa sikkert søges i det Forhold, at man har erstattet Vikingetidens „beita às“, det svære Rundholt, hvormed det luv Sejllig blev holdt stift, med de lettere haandterlige Bugliner (Bovliner), der fra Liget vistes ned til Stævnen (Boven).

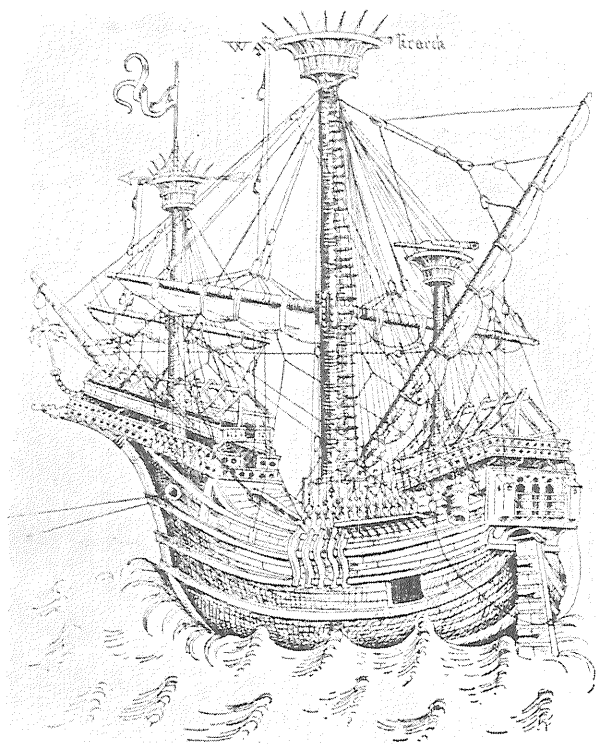


Fig. 33. „Carrack“.

Det fremgaar af samtidige Afbildninger, at man for at faa Sejlet til at staa bedre har rigget Buglinerne ud paa et Spryd. Dette foranlediger naturligt, at Stævnen svinges fremefter foroven til Støtte for Sprydet.

En anden medvirkende Aarsag, der dog først senere gør sig stærkt gældende, er Udviklingen af For- og Agterkastellerne. Fig. 32 og Fig. 33 viser saaledes Kasteller opbyggede paa hen-



holdsvis et Skib med rund Stævn og med hul Stævnprofil, og det maa indrømmes, at det foroven udragende Stævntrek maa siges at være hensigtsmæssigt. Da det hovedsagelig var paa Krigsfartøjerne, Kastellerne benyttedes, medfører det ogsaa i dette Tilfælde, at Krigsskibsstævnene faar hult Profil — en Tendens som gør sig gældende den Dag i Dag.

Samtidig med den mærkbare Tendens til at gaa fra Vikingetidens i Regelen ret stærkt underløbne Stævntrek til mere rette Stævne kommer Anvendelsen af en skarp Overgang fra Køl til Stævn.

Fig. 34 viser saaledes Overgangen mellem Køl og Stævn

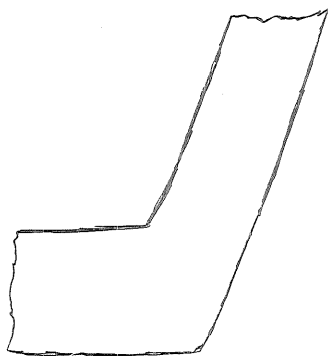


Fig. 34. Stævn fra Middelalderkib, fundet i Kolding Fjord.

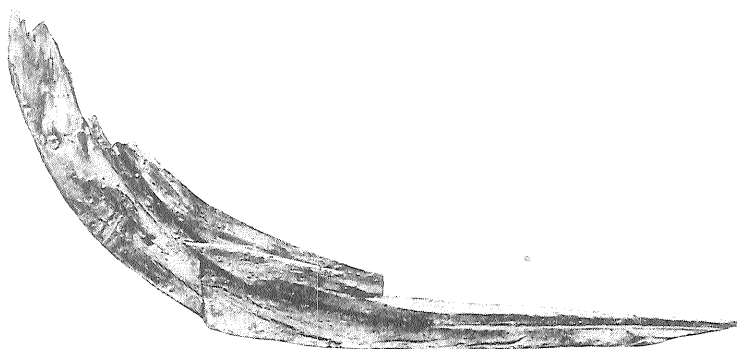


Fig. 35. Gammel Stævn fundet i Kolding Havn.

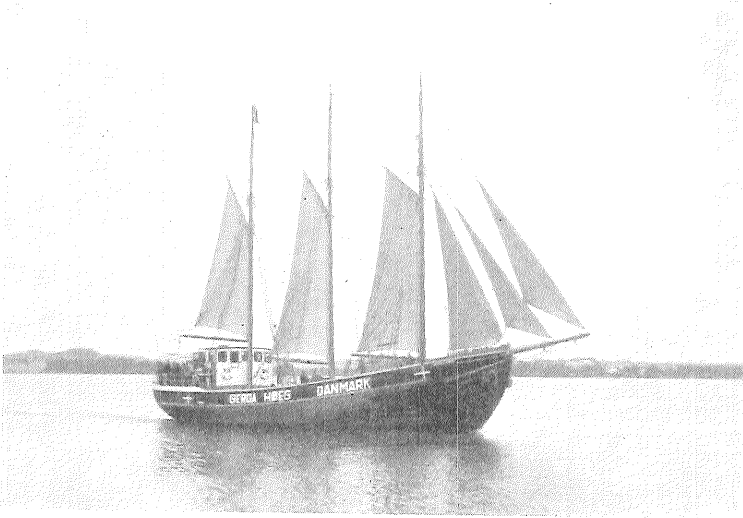


Fig. 36. Skonnert med KEH-Form.

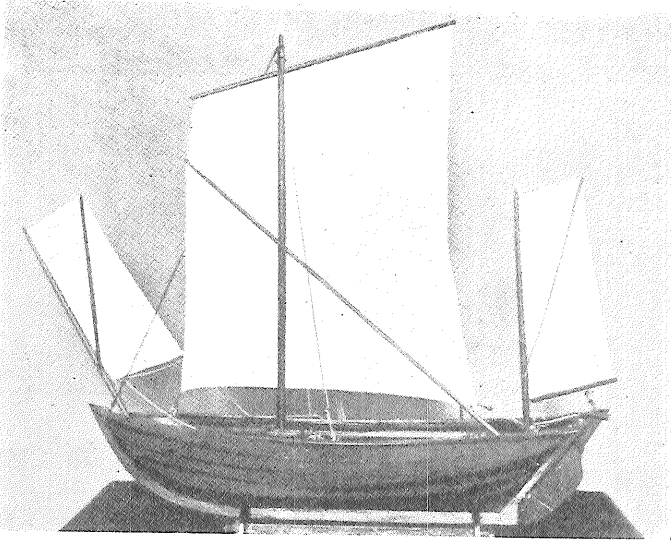


Fig. 37. Stævn af bornholmsk Ege.

for „Koldingskibet“, det i Kolding Fjord fundne Middelalder-skib.

Fig. 35 viser et ligeledes fra Kolding Fjord stammende Fund af en Skibsstævn, der er af særlig Interesse derved, at der som Tætningsmiddel har været anvendt Hvalbarde.

Denne Konstruktionsændring har for danske Skibes Vedkommende slaaet ganske igennem og er af praktisk talt samme Form den Dag i Dag. Fig. 36 viser saaledes en normal Stævn af en 3 m Jagtskonnert fra 1942. Kun for de ganske smaa Baades Vedkommende er flere Steder den oprindelige meget jævne Overgang fra Køl til Stævn bevaret. Se f. Eks. Fig. 37.

I Norge har det bløde Stævntræk med Anvendelse af et særligt svagt krummet Overgangsstykke „Lot“ mellem Køl og Stævn derimod holdt sig til vor Tid i de mindre Fartøjer, f. Eks. Jægten, se Fig. 38.

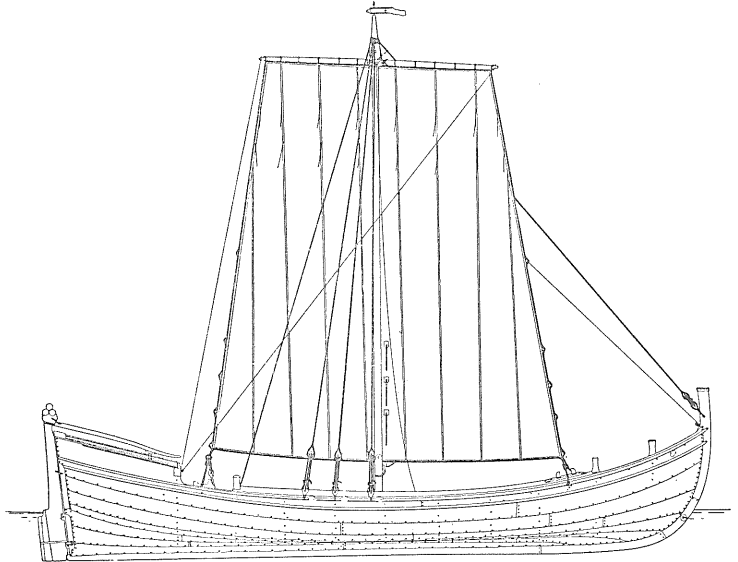


Fig. 38. Stævn af norsk Jægt.

Efterhaanden som den tidlige Middelalders Kasteller mere og mere indgik i Skibets egentlige Skrog, synes det hule Stævntræk at reduceres og endog i adskillige Typer helt at forsvinde.

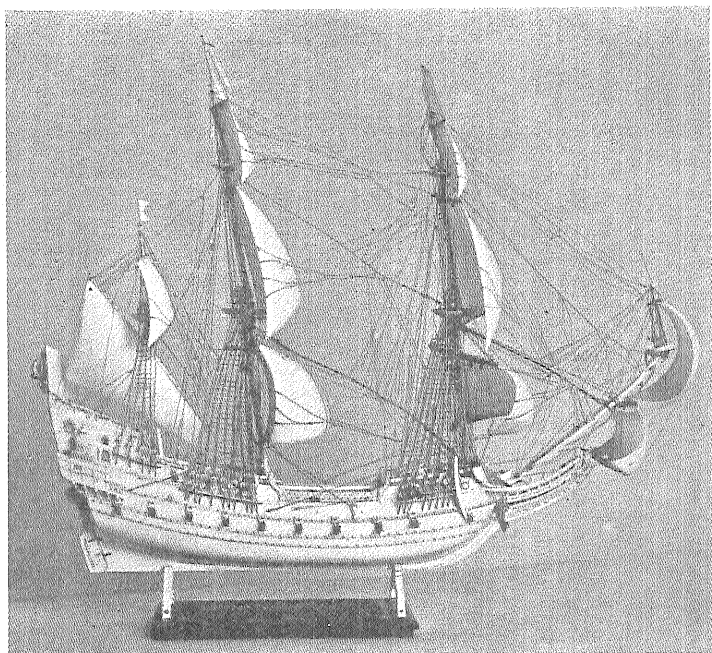


Fig. 39. Skib med Galion fra ca. 1650.

I Stedet begynder en ny Form for Udbygning at vinde frem, nemlig Galionen. Denne stammer som Navnet ogsaa hentyder til, vel nok fra Middelhavslandene og vel i Særdeleshed fra Datidens største Søfartsland, Spanien.

Overfladisk set er Stævnen mere eller mindre hul, men i Virkeligheden udførtes i hvert Fald her i Norden selve Stævnen med rund Kontur, udenpaa hvilket Galionen anbragtes paa en Maade, der har sin Parallel i Vikingetidens Barde. Fig. 39 og Fig. 40 viser saaledes to Stævne, forsynede med kraftige Galioner. Galionerne tjente dels det praktiske Formaal at give Støtte for Bovspryd og Arbejdsplatform for Betjening af dennes Rigning og Sejl, dels ogsaa at være nogle af de første hygiejniske Vandklosetter ombord i Skibene. I hvert Fald i daarligt Vejr er de store tunge Udbygninger sikkert blevet spulet grundigt.

Med Stagejlenes Indførelse svandt Galionen efterhaanden

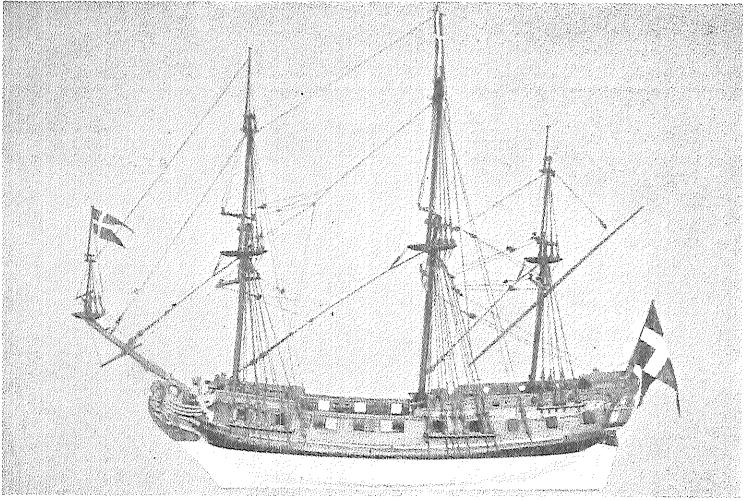


Fig. 40. Galeon i Skib ved Beg. af det 18. Aarhundrede.

noget ind, men gav dog i hvert Fald for Overvandsskibets Vedkommende ganske Stævnen sin Karakter.

Den runde egentlige Stævvn med den tilsvarende runde og

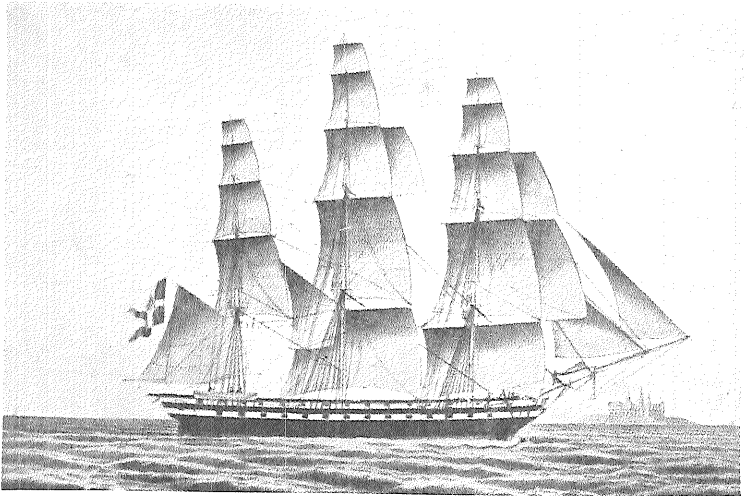


Fig. 41. Skib fra ca. 1800 med Galeon.

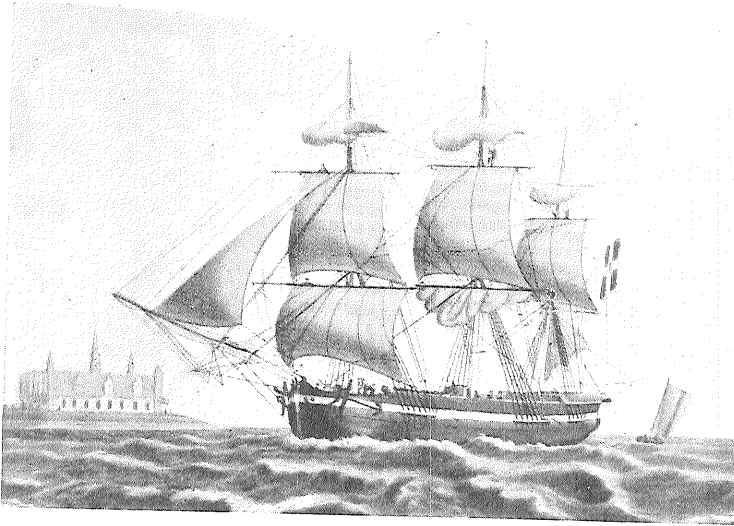


Fig. 42. Skib uden Galion ca. 1830.

fyldige Bov synes i et vist Tidsrum for de større Skibes Vedkommende at blive mere ret, ja i visse Tilfælde endog lodret. Dette hænger sammen med den voksende Fyldighed især af Forskibet, som da var meget almindelig. Fig. 41 og Fig. 42 viser saaledes denne Type med og uden Galion.

Den betydningsfuldeste Del af Galionen udgjordes af „Vulingsknæet“, hvortil Bovspsydet „vuledes“ med Tovværk, saaledes som det fremgaar af Fig. 43.

Selv for mindre Fartøjer anvendtes Galion. Fig. 44 viser saaledes en lille Jagt med ganske normal Stævn, men forsynet med en kraftig Galion.

Galionen svandt efterhaanden mere og mere ind, men findes dog ofte i de ældre Jagte som et rent Rudiment. Fig. 45.

Enkelte større Skibstyper som den i Fig. 46 viste Kat var slet ikke forsynede med hverken Galion eller med Vulingsknæ. Dette Knæets egentlige Funktion, at tjene som Støtte for Klyverbommen, bortfalder efterhaanden, men Knæets Form omend i reduceret Omfang bibeholdes op i vor Tid i Træskibe med „Klipperstævn“.

Stævnen var ofte næsten lodret foroven, men andre Typer

havde ret skraa Stævn. Hukkerten som vist i Fig. 47 udmærkede sig ved en foroven tilbagefaldende Stævn, saaledes som det kendes f. Eks. fra svenske Fiskefartøjer. Fig. 48.

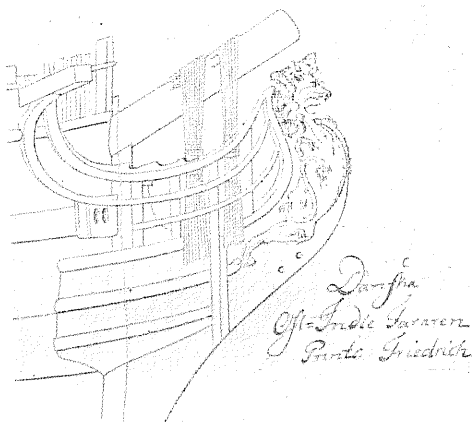


Fig. 43. Ret Stævn med Galion.

Ved den saakaldte Klippertids Begyndelse i den første Halvdel af det 19. Aarhundrede var den normale større Handelskibstype ofte bygget med en fyldig mere eller mindre rundet Stævn forsynet med stor Galion. Ofte byggedes dog ret store Skibe uden Galion eller havde et lille Vulingsknæ. Fig. 49.

De amerikanske Klipperkonstruktører ændrede dette Forhold, idet de skarpe Bove, som de forsynede deres Skibe med, enten var næsten rette med et „Skæg“, der gav dem et stærkt hult Udseende, som vist i Fig. 50, eller de udførte ogsaa selve Stævnen med en hul Kontur som Fig. 51.

De gamle Galioner, der vanskeligt lod sig anbringe paa de „knivskarpe“ Stævne var kun hindrende for Farten. Galionfiguren bibeholdtes dog i Regelen og spillede fortsat en meget stor Rolle for Skibets Udsmykning.

Selve Galionfigurene og deres Historie maa vi, hvor interessant dette Emne iøvrigt er, lade ligge til anden Lejlighed.

I denne Forbindelse kan det dog være af Interesse at erindre om, at de gamle nordiske høje Stævne endnu til dels eksisterer for visse norske og færøske Baades Vedkommende.

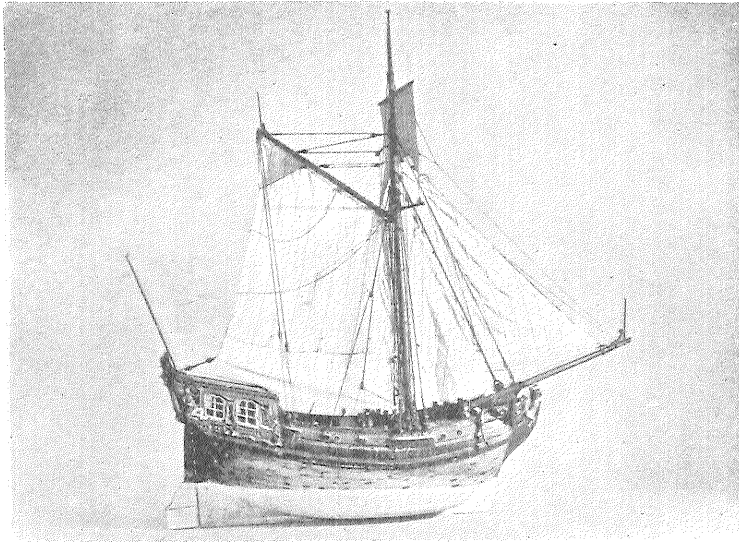


Fig. 44. Hollandsk Jagtmodel.

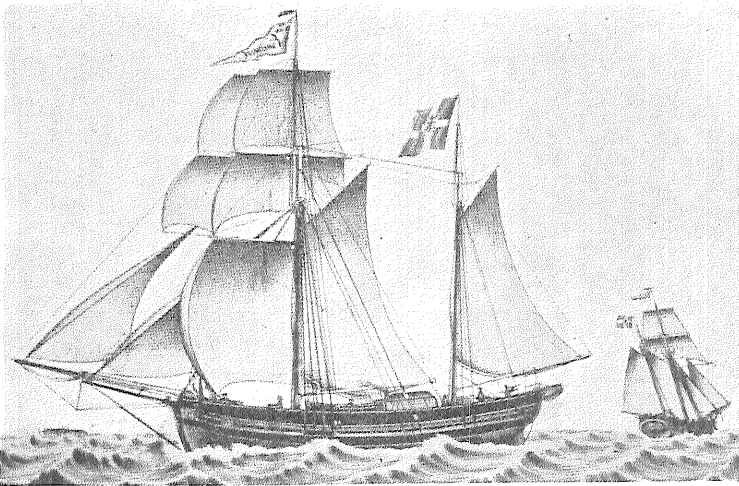


Fig. 45. Jagtform med Vulingsknæ.



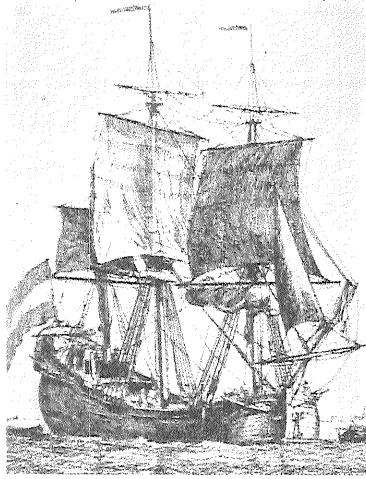


Fig. 46. En „Kat“.

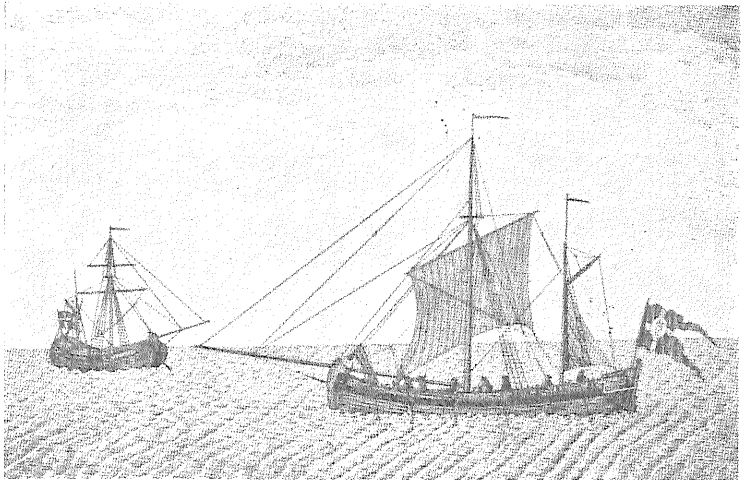


Fig. 47. Hukkert.

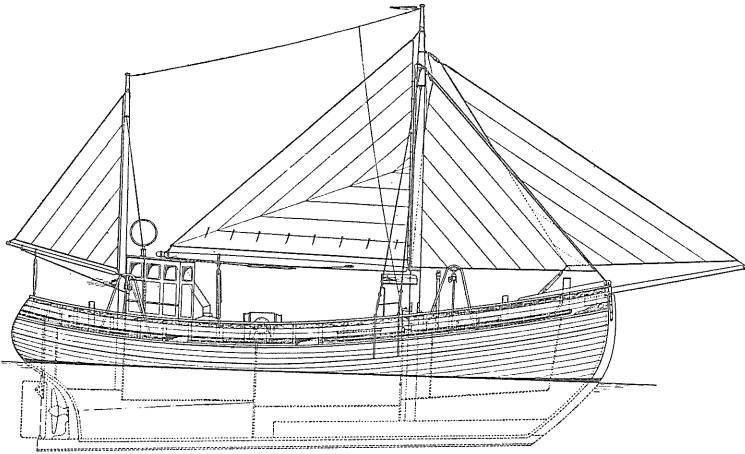


Fig. 48. Bohuslensk Fiskerfartøj.

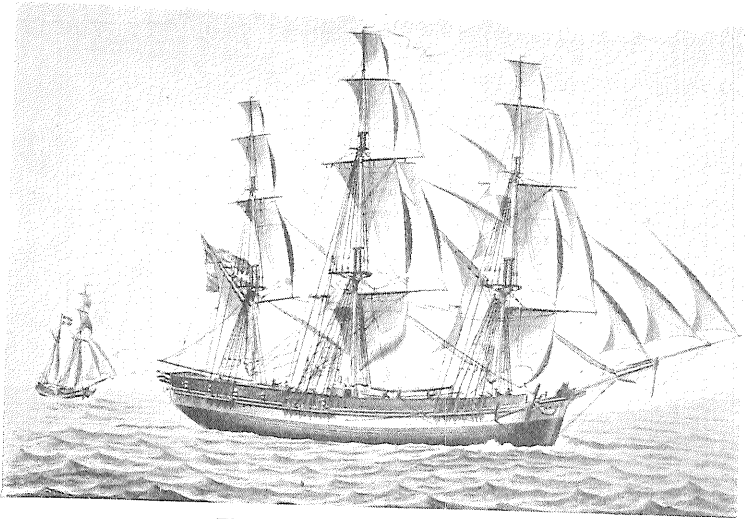


Fig. 49. Skib med Vulingsknæ.

Fig. 52 viser saaledes Stævnformen for Aafjordsbaaden, og Fig. 53 giver Formen af en Færøbaad. Især er Færøbaadens Stævn interessant, idet dens direkte Nedstamning fra Vikingetiden er ganske øjensynlig.

Klipperskibes mest karakteristiske Form, nemlig deres Stævne, vandt forholdsvis hurtigt Efterligning paa mange andre mere eller mindre skarpe Fartøjer, og „Klipperstævn“ er nu den universelle Betegnelse paa Stævne med hul Kontur,

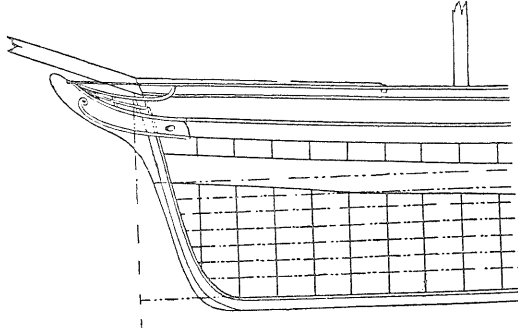


Fig. 50. Klipperskibet „Fiery Cross“, Forstævn.

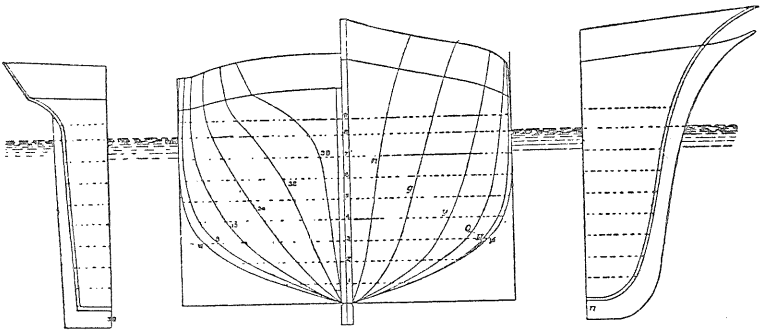


Fig. 51. Klipperen „Stag Hound“.

enten denne Form for den paagældende Type kan føres tilbage til Skibsfartens Morgen eller er fremkommet som en Modesag.

Kun faa Skibsbyggere modstod Fristelsen til at efterligne Klipperstævnen, heller ikke i vort Land, hvor især Skibsbyggerne i Svendborg og paa Thurø, der altid har haft en Forkærlighed for det pyntelige, gik stærkt ind for „klipperbyggede“ Skibe.

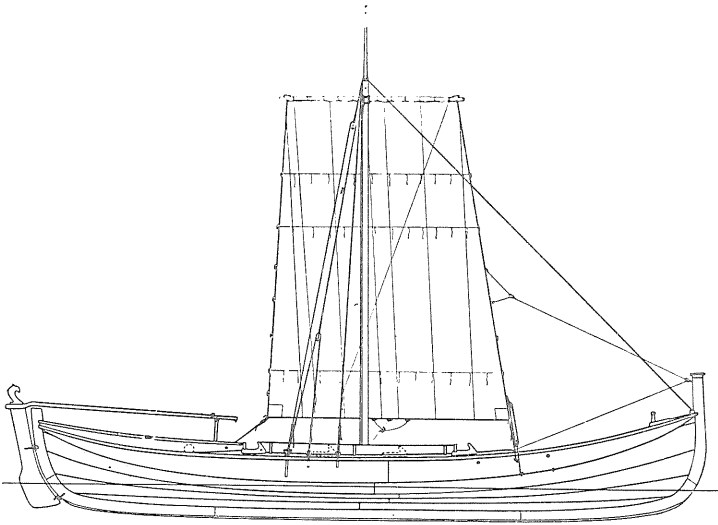


Fig. 52. Aafjordsbaad.

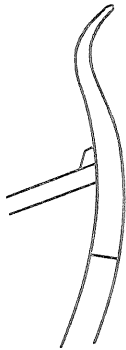


Fig. 53. Færøbaad, Stævn.

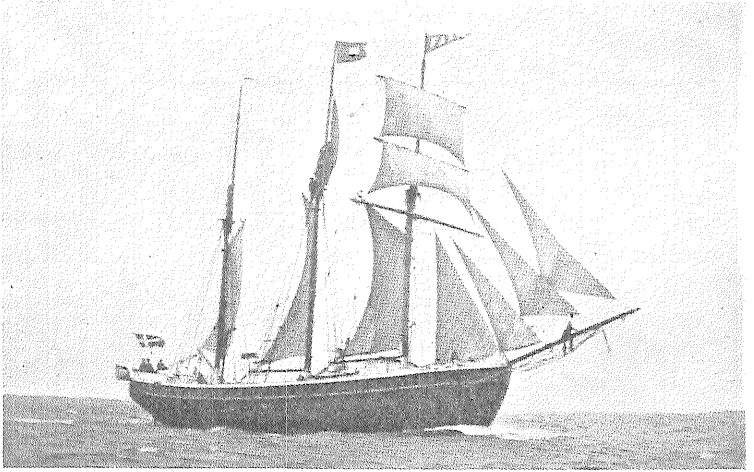


Fig. 54. Skoleskibet „Fano“.

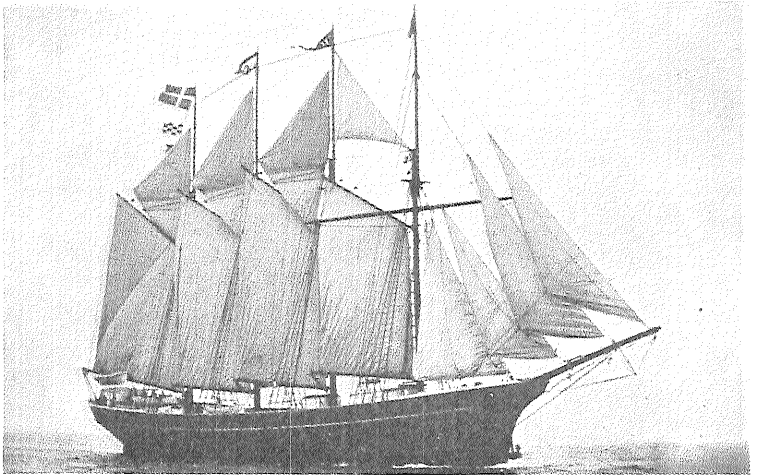


Fig. 55. „Klipperbygget“ Skib.

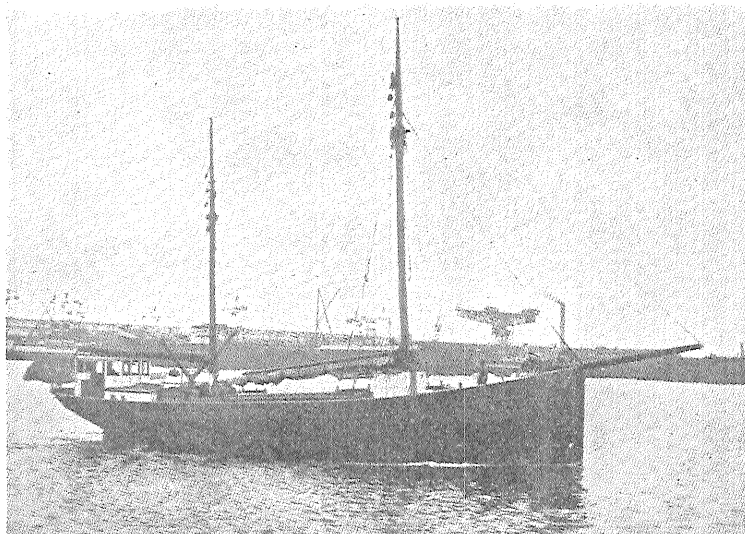


Fig. 56. Retstævnet Galease.

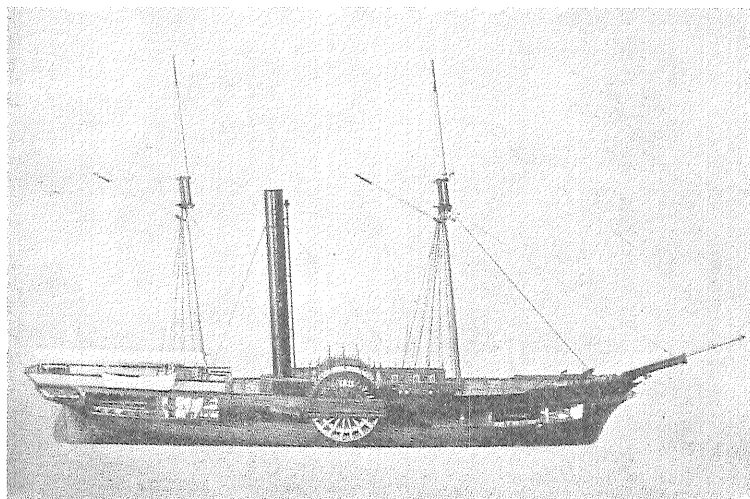


Fig. 57. Damper med Klipperstævn.

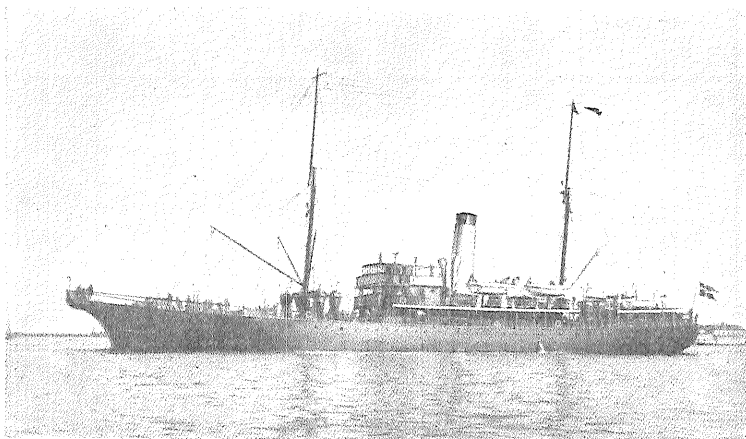


Fig. 58. Kabeldamper, „Eduard Suenson“.

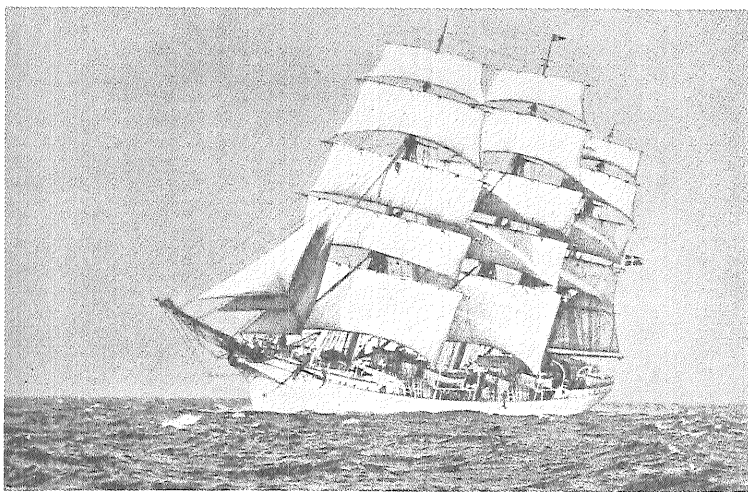


Fig. 59. Skoleskibet „Danmark“.

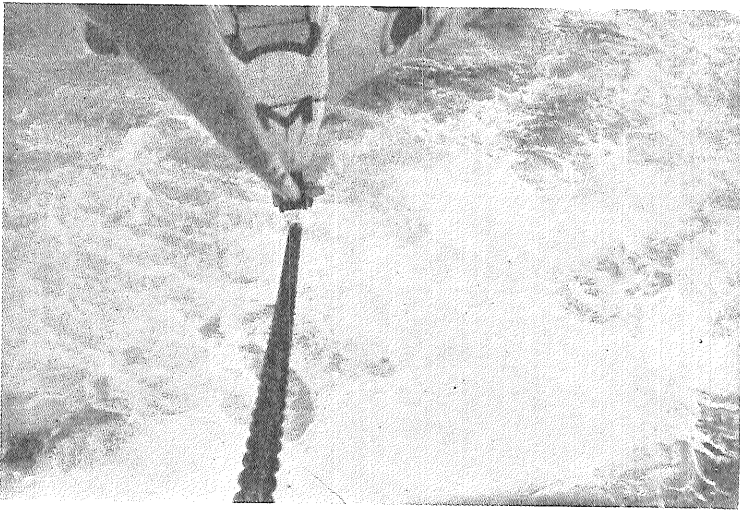


Fig. 60. „Cut Water“ i Funktion paa større Sejlskib.  
Man ser den underste Del af Galionsfiguren.

Marstallerne, der har haft Ord for at tage mest Hensyn til Realiteter, og hvad der lønnede sig bedst, holdt sig derimod i Hovedsagen til Jagtformen, og selv ret store Skibe byggedes med denne Form.

Mellem de to forskellige Former, Jagtformen og Klipperformen kom der gennem et halvt Aarhundrede til at staa en til Tider stærk Rivalisering.

Svendborgerne, der, som nævnt, vilde „have noget for Øjet“, pyntede deres Skibe, som var det Lystsejlere, og forsynede deres Klipperstævne med skønne Galionsfigurer og sirligt slyngede Billedskærerarbejder.

Klipperne var hurtige i smukt og fint Vejr, hurtigere end de mere fyldige Marstaller-Jagte, men naar det kulede for Alvor, og Søen rejste sig, viste Jagtbygningen sin Afstamning fra Vikingetidens Skibe og duvede støt og mageligt langt forude for Klipperne, der for mindskede Sejl rendte den slanke Stævn i Søen langt op over Kranbjælkerne. Fig. 54 og Fig. 55 viser to typiske Repræsentanter for de to Stævnformer.

Den i England og Norge samt tildels Sverige forholdsvis



hyppigt forekommende retstævnedede Type af mindre Sejlere har kun i begrænset Udstrækning været anvendt i Danmark.

Den retstævnedede Kutter (Fig. 56) er en hovedsagelig engelsk Type. Da England opgav sin Sejltrawlerflaade til Fordel for Damptrawlerne, kom disse Fartøjer, der næsten udelukkende bestod af retstævnedede Kuttere, i stort Antal i skandinavisk, især svensk Eje.

Sødygtigheden af et saadant Fartøj letlastet, som Forholdet er ved Fiskeri, var tilfredsstillende. Med den dybere Nedlastning som Anvendelse til Fragtfart medfører, bliver Sødygtigheden derimod daarlig og har kun i ringe Grad kunnet tilfredsstillende danske Søfolk.

Ogsaa de første Dampskibe, der senere skulde blive de slanke Klipperes Banemænd, forsynedes med „Klipperstævn“. Fig. 57 viser saaledes en af de første danske Dampere med skarp Klipperstævn. Denne Stævntype, der nu ellers kun anvendes for Damp- og Motoryachts, finder stadig Anvendelse for Kabelskibe, hvor den fremspringende Stævn giver Plads for Kabelruller (Fig. 58). Stævnen fik øjensynlig under Indflydelse af Klipperskibene ofte et mere faldende Forløb.

Ved Jernskibenes Fremkomst blev Klipperstævnskonturen overført saaledes, at det hule Parti af Stævnen helt indgik i Skrogets Form og kun Galionsfigurer ragede frem. Fig. 59 viser et Staalskib med typisk Klipperstævn, saaledes som den normalt har været anvendt for praktisk talt alle de store Sejlskibe. For disse Skibe kan Klipperstævnen i nogen Grad siges ikke blot at være til Pynt, idet den kløver Søen for Klyverbommen, hvilket blandt andet fremgaar af Betegnelsen „Cut Water“. Fig. 60 viser Cutwateren i Funktion.

For Damperes Vedkommende gik Klipperstævnen imidlertid hurtigt af Brug. Aarsagen hertil var naturligvis Forgrejernes Bortfald, efterhaanden som Maskinkraften øgedes, og Rigningen kunde reduceres. Stævnetrækket, der i Begyndelsen ofte var ret faldende, blev hurtigt helt lodret, saaledes at Stævnene virkede som om de faldt agter over. Fig. 61.

I Løbet af de sidste 25 Aar har dette Forhold igen ændret sig. Ændringen er fremkommet dels som en Modesag, dels

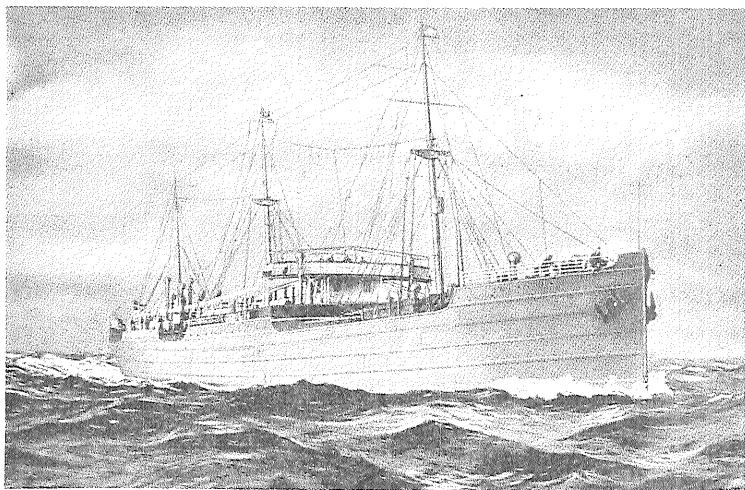


Fig. 61. „Selandia“ med lodret Stævn.

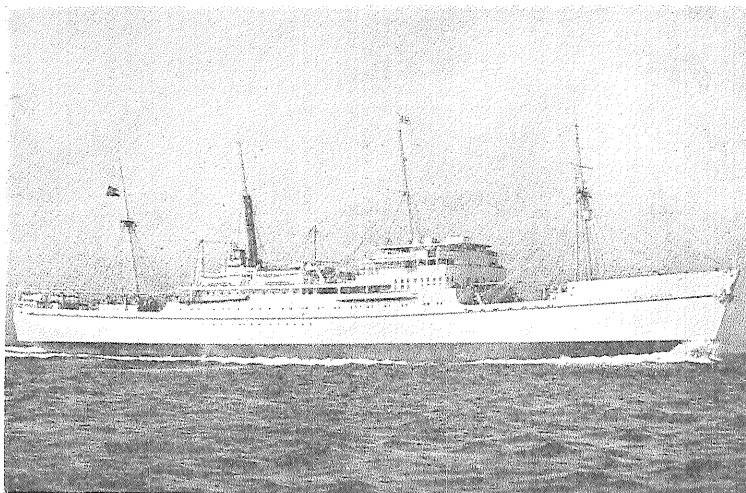


Fig. 62. Ny „Selandia“ med skraa Stævn.

teknisk begrundet i Erkendelse af de fremdrivningstekniske og sødygtighedsmæssige Fordele, der er forbundet med en faldende Stævn. Fig. 62. Den skraa Stævn er normalt bedre i Stand til at kløve en forfra kommende Sø og giver blødere Bevægelse i Søen.

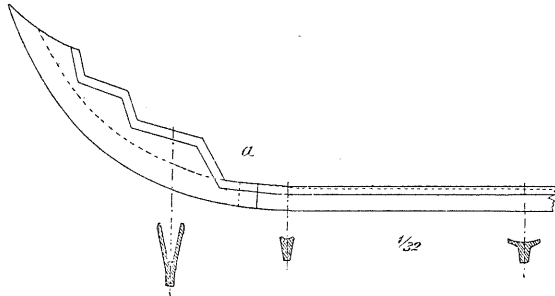


Fig. 63. Stævn fra Gokstadbaaden.

Selv om det fortrinsvis er Stævns Kontur, der giver et Skib Karakter, er der dog ogsaa Grund til at se lidt paa Stævns øvrige Former, derunder især Tværnsitsformen. Denne har her i Norden gennemgaaet en interessant Udvikling. Hjortespringsbaadens udhulede Forstævn, hvortil Bordene syedes, afløstes af den fra Smaabaadene i Gokstadskibet, Galtabäckbaaden og Danzig Ohra Baadene kendte takkede Form med Ansats af Bordenes Bredde (Fig. 63), inden Teknikken naede saa vidt, at man var i Stand til at tilpasse Bordene i jævn Spunding, saaledes som Tilfældet har været allerede for Nydamsbaadens Vedkommende.

Stævnen i Vikingetidens Fartøjer var, som Tilfældet er endnu for vore mindre Fiskefartøjer, af et forefter ret stærkt tilspidset Tværnsnit. For de større Fartøjer er denne Form forlængst afløst af et mere rektangulært Tværnsnit, der dog i Regelen et Stykke under Dækket „forjynges“, d. v. s. tilskærpes.

De senere Aar har bragt den for Staalskibe saa karakteristiske „Pladestævn“. Denne Stævn er blandt andet fremkommet som et Ønske om at begrænse Faren for Kollisioner. Ved et Sammenstød vil en saadan Stævn i Modsætning til en al-

mindelig Stævnskinne knap bore sig saa dybt ind i et andet Skibs Side og tildels selv klappe sammen, hvoraf Navnet „soft nose“. Tværnsitsformen var oprindelig foreslaaet som stræk-kende sig i Stævnsens fulde Dybde, men anvendes nu i Almindelighed kun for den Dels Vedkommende, der ligger over

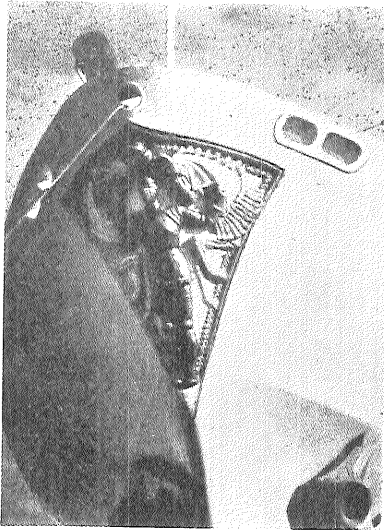


Fig. 64. Stævnsfigur fra M/S „Black Prince“.

Lastevandlinien. Fordelen ved Stævnen ligger dels i, at den i styrkemæssig Henseende byder Fordele, nemlig ved dens bedre Optagelse af Forskydningsspændinger, dels i at den giver en bedre geometrisk Overgang fra normale, slanke Forskibslinier i Vandlinien til den relativt fyldige Form, man ønsker at give Skibets Overvandsform, naar Stævnsens Profil af mange Grunde ikke kan gøres meget stærkt faldende.

Samtidig giver Forsiden af en saadan Pladestævn Lejlighed til at anbringe Rederimærker af mere eller mindre kunstnerisk Udsmykning. Fig. 64 ses saaledes Stævnsprydelsen for M/S „Black Prince“, som man ser en moderne Form for Galionsfigur.

Pladestævnen er for Tiden blevet moderne, og det er ikke ualmindeligt, at Klipperstævnen „moderniseres“ — ombygges til Pladestævn.

Af moderne Former, der hidrører fra Tværsnitsformen, men dog virker meget stærkt, er f. Eks. Bulbformen anvendt blandt

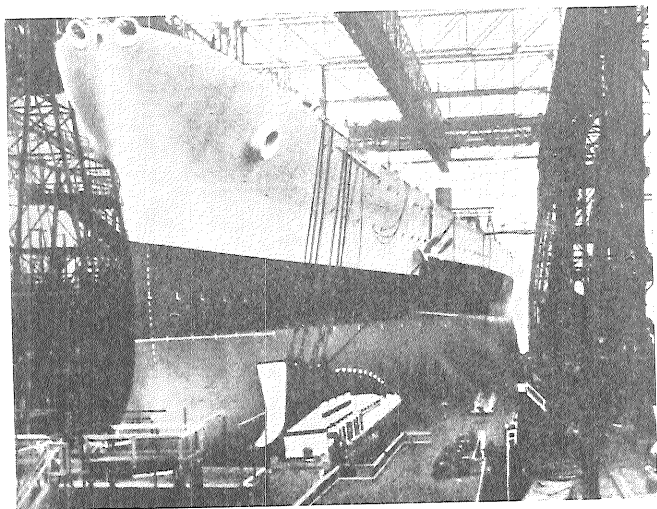


Fig. 65. Bulbforstævn.

andet for den tyske Amerikabaad „Europa“, men den anvendes ogsaa for en Del Krigsfartøjer og Handelsskibe helt ned til Skibe paa godt et Par Hundrede Fod.

Denne Form (Fig. 65) har sin rent fremdrivningstekniske Begrundelse, idet Skibets Bølgemodstand ved visse større Hastigheder kan reduceres en Del, et Forhold, der hidrører fra, at Vandlinien kan gøres skarpere, og at Bulben frembringer en Bølgedannelse, der modvirker den normale Bovbølge.

En lignende Form er Yorkewitchformen, der f. Eks. er anvendt for den franske Passagerdamper „Normandie“.

„Maierstævnen“, der desværre paa Grund af en særlig paa-gaaende Reklame, er blevet Betegnelsen endog her i Jagtbygningens Hjemland for den Stævnform, vi gennem Aarhundreder har betegnet Jagtstævnen, er kun ny for saa vidt dens

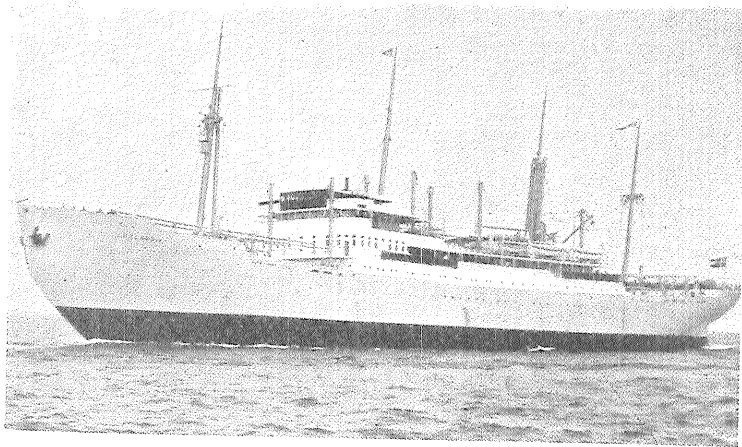


Fig. 66. M/S „Jutlandia“.

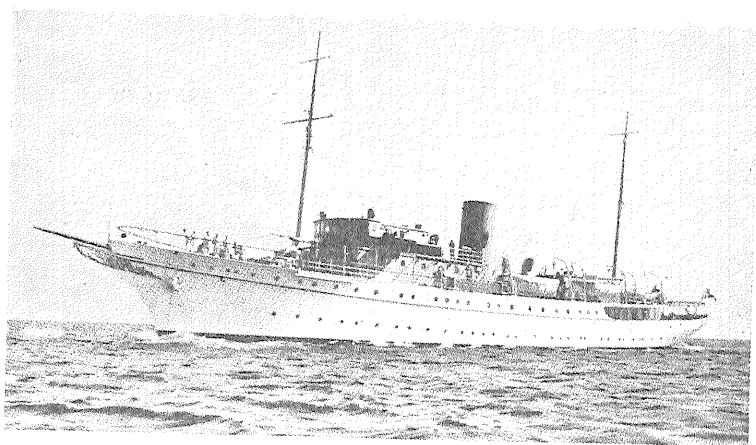


Fig. 67. Kongeskibet „Dannebrog“ med Klipperstævn.

Anvendelse paa store Skibe angaar. Fig. 66 viser saaledes M/S „Jutlandia“ med udpræget „Maierstævn“. Efterhaanden er den udprægede underløbne Form for de større Skibe modificeret, og i Stedet for den foroven runde Kontur har en stærkt faldende Stævn vundet en Del Udbredelse ikke mindst for Trawlere.

Grunden hertil maa blandt andet søges i den rent tekniske, at den mere og mere udbredte „Pladestævn“ vanskeligt lader sig tildanne til den krumme Kontur.

Den underløbne Form kan rigtig udformet ligeledes byde fremdrivningsmæssige Fordele, især dog for et lavere Hastighedsinterval, og hvad der med Rette fremhæves, give større Sødygtighed og Fart i lang Sø i Forhold til Skibets Længde.

Dette Forhold er i vor Tid blevet konstateret gennem Modelforsøg i de store Modelforsøgstanke. Men Prøver med virkelige Skibe i al Slags Vejr har fundet Sted gennem Hundreder af Aar.

Vore Jagtbygninger, især de tremastede Skonnerter fra Marstal, har gennem Generationer kappedes med de slanke Klipperskonnerter fra Thurø og Svendborg, og Erfaringerne herfra har været danske Søfolks Fælleseje, længe før der eksisterede Modeltanke eller Hr. Maier „opfandt“ vor Jagtform.

Den danske Jagtform har iøvrigt paa Grund af dens Hensigtsmæssighed, dens gode Sejlevne og dens store Sødygtighed trængt frem til vore Nabolande.

I Sverige og til dels i Norge er den danske Jagtform forholdsvis almindelig, i det nuværende Sverige naturligvis mest i Skaane, og Typen benævnes saaledes i Sverige „den skaanske Jagt“.

I Norge har Typen været mest benyttet i Hardangerdistriktet. Ogsaa i Nordtyskland har Jagten vundet en Del Indpas.

Hans Szymanski skriver i „Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt“:

„Von Dänemark aus geht seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts eine andere Schunerform aus, indem man dort die Jachten auch als Rahschuner, später aber meistens als Gaffelschuner takelt. Während man aber bei uns die Jachtgaleassen sogleich übernahm, scheint der Bau von Jachtschunern nicht sehr häufig in Deutschland gewesen zu sein. Erst am Ende des hölzernen Kleinschiffbaues und ungefähr kurz vor 1900, dringt

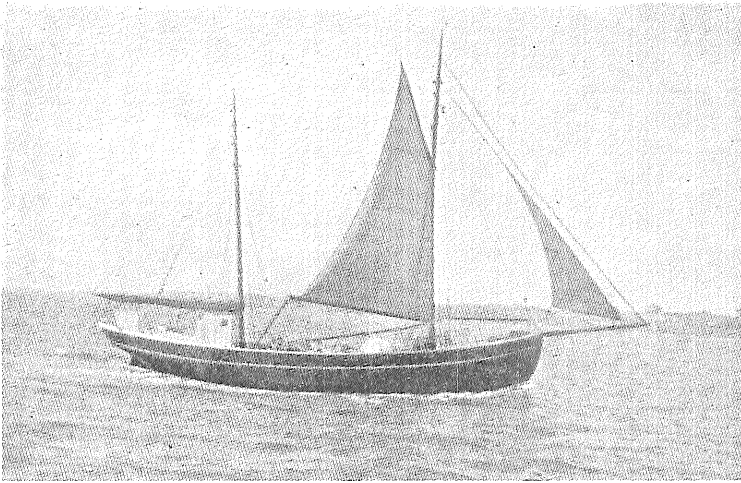


Fig. 68. Galease med Jagtforstævn og eliptisk Hæk.

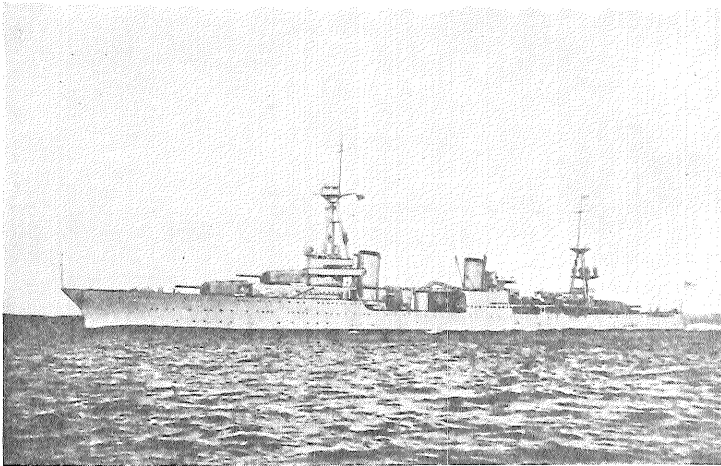


Fig. 69. Amerikansk Krydser.

diese Form bei uns vor und verdrängt fast vollkommen die Schunerform mit dem Klipperstevan“.

For Lystfartøjernes Vedkommende har Jagtformen praktisk fuldstændig fortrængt Klipperformen. Kun visse Damp- og



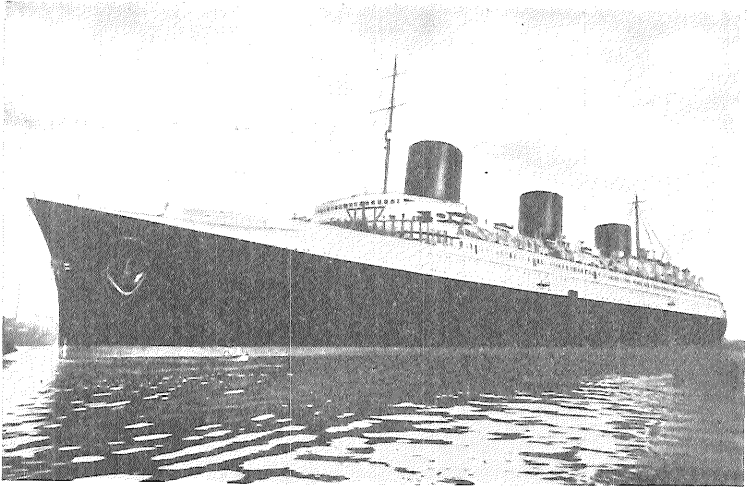


Fig. 70. Skib med hult Stævntæk S/S „Normandie“.

Motoryachter bygges endnu med denne Form. Dette har bortset fra traditionsmæssige Grunde sin naturlige Forklaring fra det Forhold, at en Klipperstævn med et kort Bougspryd er hensigtsmæssig, naar Skibet ligger forføjet ved en Bøje, hvilket normalt vil være Tilfældet. Ved at rigge en Fortøjning til fra Nokken af Klyverbommen kan det forhindres, at Bøjen f. Eks. under Strømkæntring kommer til at ligge direkte op ad Fartøjet og beskadige dets elegante hvidlakerede Side. Fig. 67.

Interessant er det ogsaa at se, at selv det stærkt traditionsbundne Thurø, hvis Klippere var bekendte for deres sirlige Stævne med Galionsfigurer og Forsiringer og Krøller, har svigtet sin Fortid og nu bygger Skibe med Jagtstævn. Agterendens pyntelige Hæk er dog bibeholdt, selv om den væsentlig bryder med Jagten som Type. Fig. 68.

Paa mange Maader har Forkæmpere for den dybe Form, som er mest udpræget i Bulbformen, forsøgt at kompensere for den ringere Sødygtighed. En af disse Maader er at udforme Boven over Vandet meget fyldig, altsaa noget svarende til Jagtformen, ofte saa kraftigt, at der næsten opstaar et Knæk i Formen lidt over Vandlinien.

Den naturlige Stævntkontur svarende hertil vil da være et tilsvarende Knæk i Konturen. Et saadant Knæk i Stævntkonturen finder vi saaledes i Fig. 69, der viser en amerikansk Krydsers Stævn. Men ogsaa hule Stævnformer er fremkommet, altsaa i Virkeligheden en Tilbagegang mod Klipperstævnene. Fig. 70.

Det fremgaar af denne lille Redegørelse, hvorledes denne Kamp mellem to Principper for Udførelse af Stævnformen endnu den Dag i Dag stadig udkæmpes som for Tusinde Aar siden. Meget tyder dog paa, at den hule Form i hvert Fald for de mindre Skibes Vedkommende indenfor den overskuelige Fremtid er forladt og har givet Plads for den naturlige og hensigtsmæssige Form, der især har vist sig saa levedygtig og hensigtsmæssig i danske Smaakibe gennem Aarhundreder.

#### L I T T E R A T U R

- P. Dahlgren*: Primitiva Skepp. Stockholm. 1932.  
*Engelhardt*: Nydam Mosefund. København. 1865.  
*Hjalmar Falk*: Altnordisches Seewesen. Kristiania. 1911.  
*Knud Klem*: De Danskes Vej. København. 1941.  
*Sune Lindqvist*: Gottlands Bildsteine. Stockholm. 1941—42.  
*Basil Lubbock*: The China Clippers. Glasgow. 1922.  
*Hans Szymanski*: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt. Lübeck. 1929.  
*Wimmer*: De danske Runemindesmærker. København. 1895—1908.