

TRÆK AF SKIBSNAVNE HISTORIE

Af

OTTO LUDWIG

I vore dage giver man skibene navne væsentlig for at kunne skelne dem fra hinanden i skrift og tale. Her i Danmark er det således ved lov (af 26. august 1941) bestemt, at der ikke må indregistreres skibe med navne, som allerede bæres af andre danske fartøjer. Rederen for et 10.000 tons fragtskib f. eks. må renoncere på et bestemt navn, hvis dette i forvejen er givet bare til en fiskekutter på 50 tons. Skibsregistreringskontoret, som skal godkende skibsnavnene, har iøvrigt også til opgave at påse, at ingen anstødelige navne finder vej til skibslisterne.

I gamle dage var det anderledes. Da gav man skibene navne, fordi man næsten betragtede dem som værende levende væsener. Chancen for forvekslinger var den gang ikke så stor som nu, fordi skibene var færre. Der var ingen til at holde kontrol med, hvilke navne man gav bådene, og om de var anstødelige eller ej, så man stort på. Selveste kong Chr. IV, der sjældent lod et skib døbe, før han havde set, hvordan det flød på vandet, gav som bekendt flådens skibe mange mærkelige navne, som næppe alle ville have fundet nåde for nutidsøjne og -øren.

Navngivning af skibe har sandsynligvis fundet sted lige så længe, der har eksisteret nogen søfart. De gamle romere og grækere smykkede ofte deres skibe agter med billeder af guder og gudinder, og skibsnavnene rettede sig efter udsmykningen. F. eks. var der fartøjer, der hed „Apollo“, „Ceres“, „Jupiter“ og „Iris“.

Her i Skandinavien kender vi til skibsnavne helt fra vikingetiden. „Ormen den lange“ er det klassiske eksempel fra tiden omkring vikingeskibenes æra. Det nævnte skib afløste Olaf Tryggvasons ældre fartøj „Ormr“, der derfor omdøbtes til „Ormr hinn skammi“, hvilket betyder „Ormen den korte“. Ordet „orm“ betyder jo i denne forbindelse „lindorm“ eller „drage“, og når man har brugt dette navn til et skib, skyldes det udsmykningen. Begge de nævnte fartøjer var i stævnen smykket med et dragehoved.

Mange af de gammelnordiske skibsnavne ender på ord som „keipa“, „súð“, „kjóll“ (betyder køl), „bolli“ og „buza“, der alle er betegnelser for det nu brugte ord „skib“. Måske er de hver benævnelser for bestemte skibstyper.

Tit fik vikingeskibene navne, der havde relation til deres udseende. Som i romertiden var mange af skibene udsmykket med figurer, der for det meste var anbragt i stævnen. Når et skib hed „Visundr“, hvilket betyder „bisonoksen“, skyldes det, at det som galionsfigur havde et udskåret bisonhoved. Et andet næsten samtidigt skib hed „Gammr“. Det var opkaldt efter fabeldyret „Gam“, en grif, og havde som galionsfigur et hoved af et sådant dyr. Båden „Skeggi“, der tilhørte kong Magnus i 1187, havde forude udskåret et skægget mandshoved. Også „Karlshöfði“ og „Höfðabuza“ havde mandshoveder som galionsfigurer. Et andet vikingeskib bar navnet „Snækollr“, hvilket betyder „snehovedet“. Dette skib havde et hvidmalet mandshoved som galionsfigur. „Krossbuza“, der sikkert havde fået lyst velsignelsen over sig i søsætningsøjeblikket, var i stævnen prydet med et kors.

Også andre karakteristiske ting ved skibenes udseende bestemte skibsnavnene. Navnet „Draglaun“ kan således bedst oversættes ved „skib med beklædning under kølen“. Om navnet „Dragmok“ kan siges det samme. Sidstnævnte fartøj havde jernbeslag under kølen, så man kunne trække det over lange landstrækninger, hvilket sommetider var nødvendigt. Navnet „Bókisuð“ fortæller, at fartøjet, der bar det, var bygget af bøgetræ. Skibsnavnet „Stokkr“ kan oversættes ved „træstammen“, men brugtes i søsproget om skibenes tredie planke over kølen.

Det skib, der hed „Gørn“, hvilket oversættes ved „tarmen“, har både været langt og smalt. Det modsatte har måske været tilfældet med „Trékyllir“. Navnet betyder sådan noget som „sæk fyldt med træ“. Dog kan navnet også vise, at fartøjet har været benyttet til transport af træ. „Skrauti“ var et smukt skib og bar sit navn, der betyder „prægtig“, med rette.

Skibsnavnene havde også tit relation til skibenes farve. „Grábuza“ betyder således „gråt skib“. „Glóð“ var navnet på et skib med en rigt forgyldt stævn. Navnet betyder „glød“ eller „glans“. Også „Gullbringa“ var overdådigt forgyldt i stævnen. Navnet betyder ligefrem „gyldent bryst“. Et par andre skibe med megen forgyldning var „Gullsúð“ og „Gullskór“ (guldskoen). Skibet „Ryð“ havde rustne jernbeslag eller var rustfarvet, mens „Rauðsíða“ var helt rødt.

De gammelnordiske skibsnavne kan også fortælle noget om de enkelte skibes brug eller særlige egenskaber. At skibene „Friðbrjótr“ (fredsbryderen), „Sættaspillir“ (fredsødelæggeren), „Stígandi“ (overvinderen) og „Ógnarbrandr“ (skrækskibet) har været anvendt som krigsskibe, er der ingen tvivl om. Audbjørn havde ca. 1180 et skib ved navn „Hárknífr“ (hårkniven). Navnet havde det på grund af sin skarpe køl, der gjorde det til et meget hurtigt fartøj. Det hurtigste af vikingeskibene var dog „Hreinn“ (renen). „Bautahluti“ udmærkede sig især ved at kunne krydse op mod vinden, hvilket dets navn fortæller os (jævnfør f. eks. det islandske ord for „krydser“ eller „cruiser“, nemlig „beitiskíp“).

Som i vore dage var der også den gang noget, der hed lokalpatriotisme, hvilket ses af flere af den tids skibsnavne. I flæng kan nævnes „Borgundarbát“ (efter Borgund i Norge), „Hólaferja“ (efter det islandse bispesæde Hólar), „Lysubuza“ (efter klostret Lysa i Norge), „Vallabuza“ (flere steder i Island hedder Vellir), „Íslendingr“ (islændingen), „Rýgjabrandr“ (fra Rogaland), „Sygnabrandr“ (fra Sogne(-fjorden)) og „Grandabuza“. „Grandi“ betyder sandbanke, men er også et norsk stednavn.

Om ejer, tidligere ejer, skibsbygger eller besætning kan de gamle skibsnavne også fortælle. „Erkisúðr“ tilhørte således

biskop Nikolas, der havde fået det af ærkebispem. „Pétrsbolli“ ejedes af biskop Peter. „Óláfsbolli“ tilhørte biskop Olaf fra Stavanger. „Sveinsnautr“ var skænket af kong Svend, mens „Halfdanarnautr“ var taget som krigsbytte fra Halfdan. Ordet „nautr“ betyder „gavn“ eller „det som har værdi for én“. Et skib hed „Kládi“, beslægtet med ordet „kló“ (sig), hvilket navn rimeligvis er afledt af „kláðasótt“. Navnet er vel i så tilfælde en oplysning om, at det pågældende skibs besætning har været befængt med scabies (fnat).

I den kristne del af vikingetiden fik mange skibe bibelske navne. Kong Sverre (1183) havde skibene „Maríusúð“ og „Ólafssúð“, der begge var opkaldt efter helgener. Et tredje skib fra den tid var døbt „Postulssúð“ (apostelskibet) og havde sikkert figurer i stævnen forestillende apostlene.

Naturligvis var også dyrenavnene rigt repræsenteret. Nævnes kan „Bessalangi“ (den lange bjørn), „Falki“, „Trani“ og „Uxi“. Det sidstnævnte navn, der betyder „okse“ eller „ko“, forekommer mærkeligt som skibsnavn, men er også senere blevet anvendt. Et meget kendt middelalder-skib hed således „Bunte ko’ der Hamburger“ (Hamborgs brogede ko). Et andet, der i middelalderen var meget frygtet som søroverskib i Østersøen, hed „Die bunte koe van Vlanderen“ (Flanderns brogede ko).

Vikingerne brugte på et ret sent tidspunkt tillige abstrakte navne som „Viðsjá“ (forsigtighed), „Hjalp“ (hjælp) og „Hugró“ (tilfredshed).

Endelig kan fra vikingetiden nævnes et skibsnavn som „Langifrádagr“. Det blev givet et fartøj, der løb i søen langfredag, og fortæller os, at det sikkert sommetider kunne knibe med at finde på passende navne. Og så var der – ikke at forglemme – det mytiske skib „Naglfar“, hvis navn betyder „dødeskib“ eller „skib lavet af de dødes negle“.

Efterhånden som kristendommen vandt blivende fodfæste her i Norden, fik flere og flere skibe helgennavne. Disse navne var dog i den tidligere middelalder dannet på en noget anden måde end i den kristne vikingetid. Nu hed det ikke længere

„Petrusúð“, „Katrinarúð“ og „Þorlákssúð“, men „Petr sanctus“, „Katrinar sancta“ og „Þorlacr sanctus“ (1426).

Der var stadig ingen deciderede orlogsflåder her i Europa. Når en krigsflåde skulle udrustes, sendte kongen bud efter de nødvendige private skibe. I 1509 gav kong Hans imidlertid



Galionsfigur fra fregatten „Vildmanden“, søsat 1754.

ordre til at bygge to *orlogsskibe* og dannede dermed grundlaget til Europas første rigtige orlogsmarine. Skibene fik bibelske navne, nemlig „Engelen“ og „Marie“.

I Herluf Trolles flåde fra 1564 finder vi flere skibe med morsomme navne. Dyreverdenen var rigest repræsenteret med navne som „Elefanten“, „Bjørnen“, „Byens Løve“, „Falk“, „Høgen“ og „Grif“. Det morsomste var dog „Papegøjen“. I samdrægtighed med alle disse „dyr“ sejlede „Jegeren“. Desuden var der bl. a. „Krabaten“ og „Falk van Olleborg“ (Aalborg). En pinke havde i 1568 navnet „Soen“, og i slaget ved Gotland deltog et skib ved navn „Koen“. I 1570 var der endvidere et

skib ved navn „Flasken“, og datidens danske kongeskib hed „Snuekatten“.

Kong Chr. IV styrkede den danske orlogsflåde betydeligt. Der kom mange nye skibe til, og det kunne nok sommetider være svært at finde på nye navne. Men Chr. IV var ikke rådvild og bestemte, som før omtalt, mange gange selv, hvad skibene skulle hedde. Syntes han godt om et skib, kunne han f. eks. døbe det „Forgyldte Bjørn“. Faldt det ikke i hans smag, kunne han finde på at give et navn som „Stinksoen“, „Gump-hønen“ eller „Fladlusen“! En gang kæntrede et skib under søsætningen, men hævedes igen. Dette skib lod kongen meget betegnende døbe „Forlorne Søn“. Der var flere andre morsomme krigsskibsnavne på den tid. Et fartøj hed „Lykke-Potten“ (egentlig: krukke, hvoraf man trækker lodder), et andet „Gak med“ og et tredje „Flyvende Piil“.

På Chr. IV's tid begyndte flådens skibsnavne iøvrigt at få en vis forbindelse med figurerne i det danske rigsvåben, og mange danske orlogsskibe har – helt op til vore dage – haft navne efter figurerne i rigsvåbnet eller efter de landsdele, figurerne repræsenterer. Et af den berømte søkonges skibe hed „Tre Løver“. I det danske rigsvåbens hovedskjold er der netop i det første felt tre løver. Dette mærke var de danske kongers skjold lige fra ca. 1190. Løverne er i skjoldet omgivet af ni hjerter. Oprindeligt var hjerterne ikke *hjerter*, men *søblade* (hvilket er det samme som åkandblade). Et andet af Chr. IV's skibe hed derfor „Søbladet“.

I Chr. IV's flåde var også et skib med navnet „To Løver“. Det havde fået navn efter hovedskjoldets andet felt, der symboliserer Sønderjylland. Et andet af kong Christians skibe hed „Tre Kroner“ og havde navn efter den øverste halvdel af det tredje felt i rigsvåbnets hovedskjold. De tre kroner i dette felt repræsenterer enten Sverige eller den nordiske union. I underkanten af tredje felt ses til venstre en falk, der symboliserer Island. Før 1903 var i stedet for falken anbragt en kronet stokfisk, der ligeledes symboliserede Island. Der var da også i Chr. IV's flåde et skib med navnet „Cronet Fisk“. Til højre for falken ses i rigsvåbnet en vædder (eller et lam) og en bjørn.

De symboliserer henholdsvis Færøerne og Grønland. Flere skibe i Danmarks orlogsflåde har heddet „Vædderen“ og „Lammet“. 1600-tallets „Gullands Lam“ er opkaldt efter Gudslammet (agnus dei) i Gotlands våben, som en gang var placeret i rigsvåbnet.

I hovedskjoldets fjerde del ses en løve på guldbund. Løven, der symboliserer „de goters“, har ligeledes givet navn til mange danske orlogsskibe. I samme felt ses under løven en lindorm, der nu for trettende gang har givet navn til et skib i det danske søværn. Ingen af disse figurer i rigsvåbnet synes dog at have ligget til grund for skibsnavne i Chr. IV's orlogsflåde.

Derimod hed et af den berømte søkonges skibe „Nellebladet“ og var opkaldt efter det holstenske nældeblad i midterskjoldets første felt. Samme skjolds andet felt viser en sølvsvane med en guldkrone. Svanen symboliserer Stormarn og gav også navn til et af fjerde Christians skibe. I tredje felt af midterskjoldet ses en rytter i guldharnisk på en galloperende sølvhest. Figuren symboliserer Ditmarsken. Når et af skibene i første halvdel af det syttende århundrede hed „Sorte Rytter“, hentydes der sikkert til denne figur i vort rigsvåben.

Blandt de skibe, der deltog i kampen mod den hollandske flåde i maj 1644, var bl. a. et skib ved navn „Norske Løve“. Dette orlogsskib var opkaldt efter den økse bærende løve, der tidligere var anbragt i rigsvåbnets hovedskjold, men blev taget ud ved Norges adskillelse fra Danmark.

En anden figur, der tidens løb er forsvundet fra rigsvåbnet, er Øsels ørn. Til at begynde med var denne ørn sort, men skiftede flere gange farve og var bl. a. en overgang hvid. Da Chr. IV døde, efterlod han sig en orlogsflåde på 40 skibe. Et af de mindre bar navnet „Ørnen“, et skibsnavn, man kan træffe på i næsten alle mariner. Flere skibe har ligeledes heddet „Hvide Ørn“ og „Sorte Ørn“. Et af Tordenskjolds berømteste skibe hed netop „Hvide Ørn“, men i de sidste 150 år har intet dansk skib båret dette ellers så velklingende navn. Dette skyldes den omstændighed, at det sidste skib, som var opkaldt efter Wessels fartøj, blev ramt af en sørgelig skæbne. I 1799 forsvandt et „Hvide Ørn“ sporløst under et togt til Middelhavet.

På Fr. IV's tid udgik Bornholms særlige våben af rigsvåbnet. Det viste en firbenet drage og gav anledning til, at flere orlogsskibe blev døbt „Dragen“.

Også elefant- og dannebrogordenens klenodier, som indrammer rigsvåbnet, har givet navne til mange orlogsskibe. Ove Gjeddes Ostindien-sejler hed således „Elefanten“, og senere har flere skibe båret navnet „Dannebrog“. Allerede i det sekstende århundrede gav vildmændene, der flankerer rigsvåbnet, navne til danske krigsskibe.

Efter Chr. IV's død begyndte de geografiske navne så småt at afløse de heraldiske. Således afløste „Slesvig“ navnet „To Løver“, „Wenden“ afløste „Lindormen“ o.s.v. Senere har man dog i visse tilfælde taget de heraldiske navne til nåde igen og anvendt de to navnegrupper i flæng. Dog har to orlogsskibe aldrig på samme tid heddet f. eks. „Nellebladet“ og „Holsten“. Nogle af navnene har, som nævnt, holdt sig helt op til vore dage. I nyere tid begyndte man imidlertid i hovedsagen at benytte sig af andre navnesystemer, hvilket vi senere skal se.

Også skibene i den svenske orlogsflåde havde i ældre tid mange morsomme navne. Omkring 1560 var der således „Flygande Draken“ og „Flygande Serpent“. Desuden var der flere „køer“ som f. eks. „Klosterkon“, „Röda Kon“ og „Svarta Kon“. Et skib, der var erobret fra Danmark, fik det meget betegnende navn „Vändekåpen“. Endvidere var der „Rödehunden“ og „Blåmannen“.

I 1644 havde svenskerne bl. a. følgende krigsskibe: „Kong David“, „Nachtergalen“, „Lammet“, „Papegöjan“ og „Postpferd“. Ca. 30 år senere havde svenskerne næsten hele solsystemets navne repræsenteret i flåden. Der var f. eks. følgende navne: „Solen“, „Mars“, „Venus“, „Jupiter“, „Saturnus“ og „Månen“.

Ved navngivningen af de to landes handelsskibe gjorde man stadig flittigt brug af helgennavnene. På Niels Juels tid fandtes der således i København ikke mindre end fire skibe med navnet „St. Johannes“. Desuden var der mange „Fortuna“, „Haabet“ og „Patientia“, navne, som alle den dag i dag er givet skibe i vor småskibsflåde. Der var dog også mere festlige navne

som f. eks. „Kjøbenhavns Vaaben“, „Oxen“, „Sandsækken“ (skibet blev måske brugt til transport af sand), „Den hvide Svane“ (rimeligvis svanen fra rigsvåbnet), „Malmøs Prøve“ og „Røde Hane“. I Malmø fandtes endvidere et handelsskib ved navn „St. Johannes Döparen“.



Galionsfigur fra orlogsskibet „Skjold“
(søsat 1833) visende Kong Skjold.

På næsten samme tid var der i den svenske handelsflåde skibsnavne som „Wirginiske Tobaksfatet“ og „Svenske Tiäruhofwet“. Begge disse fartøjer var hjemmehørende i Stockholm og tilhørte henholdsvis et tobakskompagni og et tjærekompagni. Den svenske hovedstad havde endvidere bl. a. „Halfwe Månan“, „Vogel Phoenix“, „Solen“, „Vergülte Gans“, „Trumb-slagaren“ og „Noe Arch“.

I 1666 var der stockholmer-fartøjer med følgende navne:

„Hwita Dufwan“, „Die Liebe“ og „Vliegende Hart“. Fra samme tid og sted stammer disse navne efter bygningsværker, som svenskerne sikkert har været meget stolte af: „Stockholms Raathuijs“, „Stockholms Sluijs“, „Stockholms Riddarhus“ og „Palaas van Graff Wrangel“. I 1668 havde Stockholm bl. a. følgende skibe: „Vergylde Druif“, „Forgylte Solen“, „Die Gekrönte Liebe“ og „Krönte Kiärleken“.

Göteborg havde på samme tid „Forgylte Hiorten“, „Lille Blå Dufvan“ og „Witte Enhorn“. I Helsingborg fandtes bl. a. „Hammerskiölds Struvende Pijl“. Dette skib har efter navnet at dømme været et meget hurtigt fartøj.

Af en skibsliste fra Flensborg ser man, at de religiøse navne i slutningen af det syttende århundrede stadig var i hævd. Der var skibe opkaldt efter St. Jürgen, St. Johannes, St. Lorentz, St. Jacob og englen Raphael. Et skib ved navn „Fortuna“ var der naturligvis også. Desuden „Konkordia“, „Friede“ (hvilken forskel fra vikingetidens ofte krigeriske navne!), „Salvator“ og „Eichhorn“. Et af de flensborgske skibe hed „Zwei Löwen“. Det var naturligvis opkaldt efter de sønderjydske løver i rigsvåbnet.

I løbet af det attende og nittende århundrede begyndte man at opkalde skibe både i orlogs- og handelsflåden efter medlemmer af kongehuset. Det Asiatiske Compagni, der havde stærk tilknytning til kongehuset, førte inden for handelsmarinen an på dette område. Et af kompagniets skibe hed „Kongen af Danmark“, et andet „Cronprinz“. Andre Ostindien-sejlere fik i tidens løb kongelige navne som „Dronning Juliane Marie“, „Cronprindsesse Maria“, „Princesse Louisa Augusta“, „Princesse Charlotte Amalie“, „Princesse Sophia Magdalena“ og „Prinsen af Augustenborg“. Man gav også skibene navne efter de kongelige slotte: „Fredensborg Slot“ og „Christiansborg Slot“. I begyndelsen af det nittende århundrede skiftede Det Asiatiske Kompagnis „Christianshavn“ navn til „Frederik VI“. Dette gik til på følgende måde: „Christianshavn“ skulle underkastes en hovedreparation, men kompagniet havde ikke råd til at bekoste denne. Staten trådte imidlertid hjælpende til, og som tak for dette gav man skibet den regerende konges navn.

Det Asiatiske Kompagnis skibe havde også navne efter andre end kongelige personer. Eksempler herpå er „Geheimeraad Moltke“ og „Skatmester Grev Schimmelmann“. Disse og følgende morsomme navne stammer fra 1785: „Rigernes Ønske“, „Enrum“, „Bikuben“ og „Husaren“.

I slutningen af det attende århundrede begyndte familienavnene at vinde indpas ved navngivningen af skibene. Taknemmelige skipperne opkaldte deres skibe efter mødre og fædre. Enten brugte man disses fornavne eller døbte skibene f. eks. således: „Faders Minde“, „Moders Minde“, „Forældres Minde“ og „Min Fader“. Nogle af skibene blev drevet som familieinteressentskaber og kunne derfor døbes „Sødskendebørnene“, „De to Brødre“, „De tre Søstre“ o.s.v. En jagt i Ålborg hed i 1858 „Tvillingebrødrene“. Sommetider var mange søskende fælles om et skib, hvilket kunne ses af skibsnavnene. Rekordene i den retning er vist „De 18 Søskende“ (jagt fra Stubbekøbing 1858). Man kunne også opkalde skibet efter sin kone eller sin forlovede. Eksempel på det sidste er navnet „Fæstemøen“ (fra Svendborg). Om Fåborg-jagten „Matrone“ havde fået sit navn på denne måde, er uvist!

Sommetider har også fjernere slægtninge hjulpet til ved købet af skibe. En skipper kaldte i midten af det forrige århundrede sin båd „Onkel“, en anden båd fik navnet „Min Fætter“. Når et skib på samme tid døbttes „Møllerens Minde“, må man gå ud fra, at en rig møller har finansieret købet.

I tiden fra 1807 til 1814 sloges vi som bekendt med englænderne til søs. Krigen førtes fra dansk side hovedsagelig med kanonbåde og kaperskibe. Kaperfartøjerne havde tit fornøjelige og rammende navne. I 1808 var i København hjemmehørende en kaper ved navn „Røverfjenden“. I 1811 havde vi bl. a. følgende kaperskibe: Den lille københavnske „Hold fast“, frederikshavneren „Strandvagten“ og Helsingør-kaperen „Hyænen“. En kaper-chalup fra København hed „Hævneren“ med henblik på flådens ran. Skibet fik imidlertid ikke lov at hævne ret meget, for det blev erobret af englænderne. En Helsingør-kaper hed „Salomon“, hvilket er bemærkelsesværdigt, fordi styrmanden hed Salomon Madsen og prisemesteren Salomon P.

Mejer. At de fleste af skibene oprindeligt var bestemt til mere fredeligt arbejde end kaperi, viser navne som „Vennerne“ og „Postføreren“.

Også senere krige har afspejlet sig i skibsnavnene. F. eks. bar en fynsk skonnert i 1851 navnet „General Rye“ og en Korsør-bark hed i 1858 „Helgesen“. Efterhånden blev søfartens mænd dog kede af krig og ufred. I „Grüners Mercantile-Calender“ for 1858–59 finder vi således skibsnavnet „Neutral“. I „flagbogen“ for 1871 er der fredelige navne som „Fred og Ro“, „Lykkens Prøve“, „Det gjenfødte Haab“, „Familiens Haab“ og „Gud raader for Lykken“.

Den politiske og tekniske udvikling satte også sit spor i navngivningen af skibene. En Århus-jagt hed således „Anders Sandøe Ørsted“ og et par skonnerter hed „Telegraph“ og „Telegraphen“. (Alle tre navne fra 1850'erne.)

Af morsomme dyrenavne kan fra denne tid nævnes „Krabben“ og „Skildpadden“. Morsomme er også navnene „Skal betale“ (det har måske holdt hårdt for at klare byggelånet) og „Snapop“, der begge er hentet fra „flagbogen“ for 1871. Naturligvis var der også mange geografiske navne lige fra „Himalaya“ og „Hindostan“ (fregatter i Åbenrå) til „Drachsholm“ (slup i Holbæk) og „Larsens Plads“ (københavnervartøj).

Desuden holdt man af at give skibene fremmedartede navne, der skulle vidne om ejernes sprogekundskaber. Eksempler herpå er „Arbre à pain“ (Haderslev), „Ora & labora“ (Itzehoe 1858), „Deus nobiscum“ (Nakskov) og „Festina-lente“ (Ringkøbing).

I anden halvdel af det nittende århundrede begyndte *navnesystemerne* så småt at vinde indpas inden for rederierne. En reder kaldte i 1858 sine to skibe for „Amor“ og „Psyke“, og to Helsingør-dampere hed „Ophelia“ og „Hamlet“. Senere tog bl. a. de store norske sejlskibsredere navnesystemerne op. En af disse redere lod alle sine skibsnavne begynde med stavelsen „Ma-“, og A/S „Fido“ havde skibe med forstavelsen „Fi-“ i navnene. En tredje norsk reder valgte at give sine skibe navne, som vidner om opfindsomhed hos navngiveren. Hans sejlskibe

hed: „Folkefesten“, „Grønsvær“, „Guldregn“, „Hasselnødder“, „Juletræ“, „Løvehjerte“, „Midnatssol“, „Sneklokke“ og „Træsmit“. Nogle af disse navne lyder poetiske, og de er da også navne på literære arbejder.



Det norske rederi Fred. Olsen har genoptaget skikken med galionsfigurer. Ovenstående figur blev udført til m/s „Black Watch“.

Inden vi forlader sejskibene for at behandle dampskibnavnene, hvor systemnavnene først rigtigt begyndte at gøre sig gældende, skal vi lige se på nogle af clipper-navnene. Disse var ofte velklingende og gav indtryk af de stolte skibes enorme fart. Der var f. eks. „Tornado“, „Winged Racer“, „Sea Witch“, „Witch of the Wave“, „Game Cock“, „Flying Cloud“, „Witch Craft“, „Phantom“, „Electric Spark“, „Wild Hunter“, „Fiery Star“, „Lightning“ og „The Sweepstakes“. En af clipperne skulle have haft navnet „Jenny Lind“ efter den svenske nattergal. En lille brig havde dog allerede fået hendes navn påmalet

skroget, og clipperen døbtet i stedet „The Nightingale“ og fik en galionsfigur forestillende den berømte sangerinde. Mange har sikkert spekuleret over, hvad klippervavnet „Cutty Sark“ betyder. Navnet bruges i skotsk om en meget kort særk og i overført betydning om et varmblodet og flygtigt pigebarn.

Som allerede nævnt begyndte systemnavnene først rigtig at gøre sig gældende i dampskibstiden, hvor rederierne fik mange skibe under deres kontorflag. Ved blot at høre navnene på de skibe, der er navngivet efter bestemte systemer, kan man ofte med det samme finde ud af skibenes nationalitet og rederi, hvis man da er nogenlunde søfartskyndig. Det vil føre for vidt her at gengive alle de navnesystemer, der bruges inden for den internationale søfart, og der skal blot nævnes nogle få af dem. (De danske rederiers navnesystemer vil blive behandlet senere i denne artikel).

Flere rederier vælger at give deres fartøjer navne bestående af to eller flere ord, men med samme begyndelsesord, hvilket har den fordel, at *samtlig*e af de pågældende rederiers skibe hurtigt kan findes i skibslisterne. Farrel Lines i New York, der driver passager-, post- og fragtfart på Afrika, har døbt alle sine skibe med navne begyndende med „African“ (f. eks. „African Moon“ og „African Star“). United States Line i U.S.A. har som første ord i sine skibsnavne valgt „American“ („American Farmer“ og „American Sailor“) eller „Pioneer“ („Pioneer Wave“). De fleste af den store amerikanske Ellerman Lines' skibe har „City“-navne („City of Paris“ og „City of Swansea“). Clan Line Steamers, Ltd., i London har givet hele sin flåde „Clan“-navne („Clan Macneil“ og „Clan Macnair“).

Møder man et skib med et navn begyndende med ordet „Empress“, kan man næsten være sikker på, at det tilhører Canadian Pacific Steamships, Ltd. Eksempler herpå er „Empress of Canada“ og „Empress of Scotland“. Alle „Empress“-skibene er passager-skibe. Ved navngivningen af sine fragtskibe benytter selskabet et andet system, idet det her bruger eenstavelsesnavne begyndende med „Beaver-“ (f. eks. „Beavercove“ og „Beaverlake“). Under mange nationers flag sejler tankskibe, hvis navne begynder med „Esso“. Esso Standard Oil Company i New York

lader ordet efterfølge af et bynavn. Et af de store nye tankskibe hedder således „Esso Stockholm“.

Royal Mail Lines i England bruger som begyndelsesord i sine skibsnavne ordet „Highland“ (f. eks. „Highland Brigade“ og „Highland Princess“) eller „Loch“ („Loch Avon“ og „Loch Ryan“). Som så mange andre selskabers er Royal Mail Lines navnesystem ikke helt rent, idet det også bruger navne på floder, på franske provinser og på steder i Sydamerika. Det norske rederi Leif Høgh har som oftest rederinavnet med i skibsnavnene, der næsten alle begynder med „Høgh“ („Høgh Silvermoon“ og „Høgh Hood“). Også den britiske Port Line har rederinavnet med i skibsnavnene. Disse begynder med ordet „Port“, og da linien driver trafik på Australien, er det følgende ord navnet på en australsk havneby (f. eks. „Port Halifax“ og „Port Wellington“). Irish Shipping Ltd. bruger ordet „Irish“ efterfulgt af navnet på et træ („Irish Elm“ og „Irish Hazel“). American President Line bruger ordet „President“ efterfulgt af navnet på en af de amerikanske præsidenter (f. eks. „President Monroe“ og „President Wilson“).

Straks man hører ordet „Rio“ som første ord i et skibsnavn, ved man, at det pågældende skib tilhører den argentinske stat. Et par eksempler: „Rio Colorado“ og „Rio Diamante“. Den amerikanske Grace Line's skibe har alle navne, der begynder med „Santa“ (f. eks. „Santa Elena“ og „Santa Clara“).

Nogle rederier foretrækker eetord-navne, hvor *forstavelsen* er ens for deres respektive skibe. Begynder et skibsnavn med stavelsen „Bel-“, ved vi ikke alene, at skibet tilhører C. Smith „Belships“ i Oslo, men også, at det er et såkaldt lokomotivskib, et skib beregnet til transport af tunge ting. „Belships“ er ligefrem blevet en fællesbetegnelse for lokomotivskibe. Som eksempler på sådanne skibe kan nævnes „Belray“ og „Belnor“. Det engelske Ben Line har også fået rederinavnet med i skibsnavnene, hvilket vil ses bl. a. ved navnene „Benlawers“ og „Benvenue“. Alle skibe under American Export Lines bærer ligeledes en del af rederiets navn, idet de har navne som „Exchange“, „Explorer“ og „Exhibitor“. Det samme er tilfældet med skibe fra det norske Fearnley & Eger og den engelske Glen

Line, der har navne som „Fernsea“ og „Fernplant“ for førstnævntes vedkommende og „Glenogle“ og „Glenbeg“ for Glen Lines vedkommende. Visse skibe under det sidstnævnte rederi har dog navne efter walisiske grevskaber. Også det store amerikanske rederi Moore McCormack, den engelske Silver Line og det norske A/S Thor Dahl har delvis overensstemmelse mellem rederinavn og skibsnavne. At „Mormacland“ tilhører Moore McCormack, vil ingen være i tvivl om. Det er også let at finde ud af, at „Silverbriar“ tilhører Silver Line, medens „Thors-høvdi“ og „Thorshall“ tilhører det norske hvalfangerselskab.

En tredje gruppe af skibsnavne er den, der består hvert af eet ord med en endestavelse, der er fælles for hvert enkelt rederis skibe. Under denne gruppe hører Norske Amerika Liniens „-fjord“-navne („Oslofjord“ og „Stavangerfjord“). Den svenske Amerika Liniens skibe har „-holm“-navne („Stockholm“ og „Gripsholm“), medens Hollands tilsvarende linie har „-dijk“-navne („Sommeldijk“ og „Blomnersdijk“). Den engelske Ellerman's Wilson Line har skibsnavne endende på o (f. eks. „Bravo“ og „Carlo“).

Navne som „Bethore“ og „Steelore“ fortæller søfartskyndige en hel del. For det første har skibe med endelsen „-ore“ hjemme under Ore S. S. Co. i U.S.A. For det andet beskæftiger rederiet sig – som rederinavnet siger – med transport af erts. Det hollandske United Netherlands skibe har „-fontein“-navne, de engelske Denholm Shipping og Ropner & Co. bruger henholdsvis „-park“- og „-pool“-navne, medens det belgiske Cie Maritime Belge anvender skibsnavne med endelsen „-ville“. Endelig skal inden for denne gruppe nævnes Cunard White Stars „-ia“-navne, der samtidig er navne på romerske provinser. Eksempler: „Ascania“ og „Aquitania“. Undtagelser: „Britannic“, der stammer fra et incorporeret selskab, samt de to „Queen“s. Om „Queen Mary“ fortælles iøvrigt en morsom historie, for hvis rigtighed dog ikke garanteres: Lineren skulle oprindeligt have heddet „Victoria“. Selskabets ledelse ville først indhente kongehusets tilladelse til at bruge dette navn og spurgte, om man havde noget imod, at „dronningens navn benyttedes“. Den engelske konge, der troede, at man mente hans gemalindes

navn, svarede: „Det tror jeg kun vil glæde min kone“. Selskabets ledelse mente ikke at kunne skuffe kongen og måtte bryde navneprincippet ved at døbe skibet „Queen Mary“. Senere byggede man – som bekendt – som en pendant til dette skib et andet, der meget passende fik navnet „Queen Elizabeth“.

Som den fjerde gruppe systemnavne kommer den række af skibsnavne, der består af to eller flere ord, men hvoraf det sidste er ens for en overvejende del af et rederis skibe. Vi begynder med det norske rederi Knut Knutsen, der bruger ordene „Bakke“ eller „Knudsen“ som sidste ord som f. eks. i „Emma Bakke“ og „Anna Knudsen“. Jeg vil gætte på, at efternavnet Bakke er ungpigenavnet for rederens hustru. Det kendte engelske Union-Castle Mail Steamship Co. bruger som skibsnavne forskellige borgnavne (en parallel til C. K. Hansens navne) endende på „Castle“ („Carnavon Castle“ og „Richmond Castle“). Når et skibsnavn ender på „Coast“, kan man næsten med sikkerhed gå ud fra, at det sejler under det engelske Coast Lines kontorflag. Eksempler er „Caledonian Coast“ og „Hibernian Coast“. Den amerikanske Lykes Lines skibe er også lette at rubricere, for de har alle navne, hvori det sidste ord er „Lykes“ som f. eks. i „Doctor Lykes“ og „Tillie Lykes“.

Alle japanske skibe har navne endende på „Maru“ som f. eks. skoleskibene „Taisai Maru“ og „Nippon Maru“. Da Japan før krigen sloges med Norge om trediepladsen med hensyn til andel i verdenstonnagen, er det ikke så få skibe, der bærer eller har båret dette efternavn, hvis betydning der hersker nogen uenighed om. Forfatteren til denne artikel har hørt en forklaring om, at ordet nærmest svarer til det engelske „trader“. I sin bog, „Lives of the Liners“, giver den amerikanske maritime skribent Frank O. Braynard imidlertid ikke mindre end fem andre forklaringer på dette ords oprindelige betydning.

Ifølge Braynard siger en 4000 år gammel japansk legende, at navnet stammer fra et himlens sendebud, der en gang blev sendt ned på jorden for at give en japansk herre af ædel byrd en lektion i skibsbygningskunsten. Sendebudets navn var Hakudo Maru. En anden japansk legende siger, at skibsnavnet stammer fra den japanske havgud Azuminosora-moru. En rent

sproglig oversættelse af ordet har en vis tilknytning til navneordet „ring“. „Maru“ kan betegne noget cirkelrundt, og meget gamle japanske skibe havde netop en næsten cirkelrund skrogform.

En anden forklaring fastslår, at ordet „Maru“ betegner visse dele af fæstninger og våben fra gammel tid. Forbindelsen mellem handelsskibe, fæstninger og våben synes lidt uklar, men da japanerne i 1591 forsøgte at erobre Korea, blev de fleste japanske skibe bygget med erobring for øje og kaldtes ligefrem for „flydende fæstninger“.

I gammel tid var „Maru“ ofte knyttet til familienavne og fik senere en vis tilknytning til forretningsnavne. De japanske handelsmænd brugte ofte egne skibe til transport af egne handelsvarer. Når der derfor i forretningsnavnet fandtes ordet „Maru“, blev det efterhånden almindeligt også at knytte det til skibsnavnene – mener man.

Andre kendte skibsefternavne er „Monarch“ („Celtic Monarch“ og „Scottish Monarch“ f. eks.), der gives skibe under det engelske Roburn & Verel, og „Star“ (f. eks. „Brazil Star“ og „Argentina Star“) for Blue Star Lines skibe. Sidstnævnte rederi koketterer iøvrigt også med sin stjerne i kontorflag og på skorsten.

Endelig findes der en gruppe skibsnavne, der kendetegner bestemte begreber eller ting uden bogstavlighed. Det engelske selskab Elder Dempster Lines, der opretholder ruter på Afrika, døber sine skibe med afrikanske stednavne som f. eks. „Shuma“ og „Shonga“. United Africa Co., der også er engelsk og ligeledes sejler på Afrika, bruger afrikanske stammenavne. Iøvrigt er der en vis bogstavlighed mellem dem, idet de alle ender på „-ian“ som f. eks. „Ethiopian“ og „Liberian“.

Geografiske navne er forøvrigt hyppige i skibslisterne. De engelske selskaber Federal S. Nav. Co., B. J. Sutherland og G. Hein bruger henholdsvis navne på engelske, skotske og ulsterske grevskaber til deres skibe. Tre andre engelske selskaber bruger henholdsvis engelske, skotske og walisiske amts-navne. Selskaberne er Bibby, Scottish Shire Line og Glen & Shire. Her er tre eksempler, et for hvert af selskaberne: „Lancashire“,

„Perthshire“ og „Breconshire“. Heller ikke Londons omegn går ram forbi. Et par engelske gaskompagniers skibe er opkaldt efter steder i nærheden af Englands hovedstad („Wimbledon“, „Tolworth“ og „Chessington“). Det engelske selskab J. Nourse har valgt indiske floders navne. Et af skibene fik således navnet



Dronningen af Saba smykker skibet
„Balkis“ stævn.

„Ganges“. New Zealand S. Co. døber derimod sine skibe med maori-stednavne som „Rengita“ og „Orari“. Clyde S. Co. i England, der har et fyrtårn i sit kontorflag, navngiver sine skibe efter fyr („Goodwin“ og „Copeland“).

Dyrenavne er ret sjældent brugt undtagen spredt og usystematisk. Det engelske General Steam Nav. Co. bruger dog næsten generelt fuglenavne til skibene („Kingfisher“ og „Stork“). Et andet engelsk rederi, Pelton, navngiver sine skibe med musikudtryk endende på o. F. eks. „Tempo“. Det franske Worms et Cie. opkalder sine fartøjer efter forskellige vine (f. eks. „Chateau-Ansonne“ og „Chateau Yquem“).

„Achilles“, „Ajax“ og „Orestes“ er skibe tilhørende Alfred Holt i Liverpool, som har opkaldt alle sine skibe efter helte fra Iliaden, hvor der jo er navne nok til en hel armada. „The Earl“

og „The Countess“ tilhører J. Hay i Glasgow, der bruger adelige navne, medens navne som „Byron“ og „Tennyson“ er givet skibe under det engelske Lamport & Holts kontorflag. Dette rederi opkalder skibene efter berømte kunstnere. Under et andet britisk kontorflag, T. & J. Harrisons, sejler skibe med navne som „Inventor“ og „Explorer“, idet man her bruger professions-navne til skibene. Endelig kan det nævnes, at de engelske rederier Glen & Co. og Galbraith, Pembroke & Co. opkalder skibene efter forskellige engelske søkrigssejre og public-skoler.

Flere danske skibsnavne kan placeres i nogle af de nævnte navnegrupper. Under den første gruppe kan D.D.P.A.'s skibsnavne placeres. De fleste af selskabets skibe har navne begyndende med ordet „Esso“. Som eksempler kan nævnes „Esso København“ og „Esso Nyborg“. Som en dansk repræsentant for ectords-navne med samme forstavelse kan nævnes rederiet „Norden“, hvis skibsnavne alle begynder med stavelsen „Nord-“. Eksempler herpå er „Nordvest“ og „Nordpol“. De fleste af „Norden“s skibsnavne er lette at tyde. Dog vil det måske være på sin plads at nævne, at Nordkyn er det europæiske fastlands nordligste punkt. Dampskibsselskabet „Norden“ har i hovedsagen holdt sit navnesystem rent. Undtagelser er navnene „Pomona“ og „M. C. Holm“. Sidstnævnte skib blev efter stifteren, Mads Holms, død opkaldt efter denne. Andre undtagelser er „Helge“, „Rolf“, „Niels R. Finsen“ og „Phønix“, der overtoges efter D/S „Danmark“, og „Normania“, „Kotonia“, „Sarmatia“, „Gallia“ og „Finlandia“, der overtoges efter D/S „Hafnia“, der altså også havde et navnesystem med endelsen „-ia“.

Under gruppe tre (skibsnavne med bestemte endestavelser) har vi flere repræsentanter. A/S „Motortramp“ har således tre motorskibe, hvis navne ender på „-by“. Det er bådene „Stensby“, „Lundby“ og „Tureby“, der alle er opkaldt efter landsbyer i Sydsjælland, hvor rederen bor på Stensbygård. Dampskibsselskabet „Hetland“s skibsnavne ender som regel på stavelsen „-aa“ og er opkaldt efter danske år. Eksempler herpå er „Krusaa“ og „Susaa“. Det Østasiatiske Kompagni har også delvis et navnesystem, der kan henføres under gruppe tre, idet

selskabet i de senere år har givet sine skibe navne endende på „a“. F. eks. „Mombasa“ og „Korea“. Nogle af Ø. K.'s skibsnavne er gamle latiniserede betegnelser på danske øer og landsdele. Disse navne er: „Erria“, „Fionia“, „Selandia“, „Jutlandia“ og „Falstria“. Nogle Liberty-skibe, som selskabet overtog efter den sidste krig, blev opkaldt efter tidligere danske øer i Vestindien („St. Jan“, „St. Thomas“ og „St. Croix“). Iøvrigt har Ø. K. opkaldt mange af sine skibe efter landsdele og havne, hvorpå selskabet har eller har haft forbindelser. En tid var der mange russiske stednavne i listen over rederiets skibe. De stammer fra en tid, hvor rederiet havde forbindelser på russiske pladser.

Et af de interessanteste navnesystemer benyttes af rederiet C. K. Hansen, der opkalder sine skibe efter danske borge. De fleste af „-borg“-navnene er lette at finde ud af, og her skal blot nævnes oprindelsen til nogle af de vanskeligste. Navnet „Brattingborg“ var ofte nævnt i danske sagn og folkeviser, og man betjente sig af det, når man ikke kunne betegne et sted nærmere. Rimeligvis har borgen ligget på Samsø. „Stegelborg“ er rimeligvis identisk med „Stegeborg“, der værnede Stege. Eller også er det en forvrængning af det københavnske „Stejleborg“. „Høneborg“ er sikkert det samme som „Hønborg Slot“ i Vejle amt, og „Harrildsborg“ er vel nok identisk med „Haraldsborg“ nord for Roskilde. „Elsborg“ er navnet på en gammel fæstning ved Götaelven.

„Flynderborg“ var det ældste befæstede sted ved Helsingør. „Dansborg“ var en fæstning ved Tranquebar. „Taarnborg“ var en fæstning ved Korsør, hvoraf resterne af volden endnu ses. „Ellensborg“ er sandsynligvis Ulfeldts gård på Fyn (nuv. Holckenhavn). „Aggersborg“ var en gammel kongsborg på Limfjordens nordre bred. „Nordborg“ var et slot, der blev bygget i det 12. århundrede af Svend Grade. Det hed først Als Slot og fik navnet „Nordborg“, da „Sønderborg Slot“ byggedes. „Randelsborg“ var det populære navn for „Dronningborg“ i Randers.

„Skakkeborg“ er rimeligvis det samme som „Skakkelborg“ i Møgeltonder. „Spigerborg“ er et forsvundet slot ved Præstø

eller Erik Menveds „Spikelborg“ ved Skelskør. „Hundborg“ er nok identisk med „Hundeborg“, en forsvundet borg i Djursland. „Ørneborg“ var det tidligere navn for „Koldinghus“. I 1637 fik Jesper Lunov livsbrev på en „kronens borg“ i Halden kaldet „Rodtzborg“, der sikkert ligger til grund for skibsnavnet „Rosborg“ (eller måske er det snarere den i folkeviser omtalte borg vest for Vejle). „Ulfsborg“ er rimeligvis opkaldt efter en gård i Rind sogn.

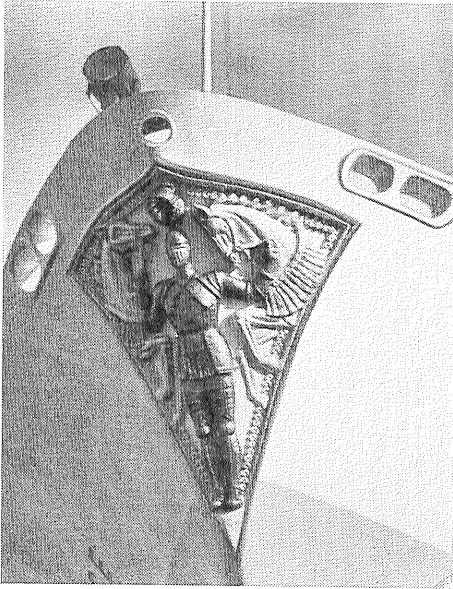
Problematiske er navnene „Jægersborg“, „Klampenborg“, „Tuborg“, „Næsborg“ og „Skjoldborg“, der næppe har været betegnelser på borge. Derimod er både „Kallundborg“ og „Vordingborg“ gamle borge, hvorefter de nuværende byer af samme navne er opkaldt. „Næsborg“ kan måske forklares derhen, at de gamle danske „næskonger“ havde deres egne borge. Når nogle af C. K. Hansens skibe har heddet „Børglum“, „Esrom“, „Gurre“, „Hammershus“, „Jelling“, „Jungshoved“, „Kalø“, „Lejre“ og „Ørkild“, skyldes det sikkert, at rederiet dermed har villet vise, at skibene var overtaget fra et andet rederi, nemlig „Atlantic“. Disse ni navne er iøvrigt for en stor del også navne på gamle borge og falder således ikke helt uden for systemet. Det gør derimod navnene „Smut“ og „Robert“, der (sammen med skibene naturligvis) også overtoges fra et andet rederi.

I gruppe tre kan endelig nævnes „Baltic“s skibsnavne, der ender på „ø“ og er navne på danske øer („Dagø“ og „Fanø“).

Under gruppe fire (navne dannet af flere ord, hvoraf det sidste er ens for flere skibe) er der også flere danske repræsentanter. A. P. Møller har således konsekvent brugt slægtsnavnet „Mærsk“. A. P. Møllers skibe bærer foran dette navn både drenge- og pigenavne, der for en del er navne fra rederens familie. Systemet med fornavnene er dog blevet brudt ved „Valkyrien Mærsk“, der er opkaldt efter en bark, der i sin tid forliste og som blev ført af Peder Mærsk Møller. Om navnet „Anglo Mærsk“ er navnet på en person eller har noget at gøre med „England“, tør ikke siges.

Ove Skou bruger ligeledes sit slægtsnavn i skibsnavne. Som oftest er fornavnene fembogstavede pigenavne endende på e. Eksempler herpå er „Mette Skou“ og „Marie Skou“. En und-

tagelse er „Inger Skou“. Også rederiet „Jutlandia“ har rederens navn med i skibsnavnene. Skibene i dette rederi hedder f. eks. „Gerda Toft“, „Maria Toft“ og „Jens Toft“. Endelig kan i denne forbindelse nævnes rederiet „Heimdal“, der bruger reder-



Skibet „Black Prince“, der blev opkaldt efter Prinsen af Wales (1331–1376), fik en figur forestillende den navnkundige prins iført rustning.

navnet „Carl“. De smukke, moderne skibe er opkaldt efter mænd i slægten Carl. F. eks. „Martin Carl“ og „Hans P. Carl“. Inden for dampskibsselskabet „Progress“ har man brugt mange forskellige mands- og pigenavne, men er nu begyndt at døbe skibene med efternavnet „Nielsen“. Eksempler er „Valborg Nielsen“ og „Elisabeth Nielsen“.

Også rederiet C. Clausen i Svendborg bruger rederens efternavn i skibsnavnene. Et skib er således blevet døbt „Carl Clausen“, et andet „Hanne Clausen“ og et tredje „Clara Clausen“.

Under gruppe fire må også J. Lauritzens skibsnavne placeres. Rederiet døbte før loven om skibsnavne i 1941 sine skibe med navne, der tidligere var blevet båret af gamle J. L.-skibe. Imidlertid så man sit navnesystem truet ved den nye lov og begyndte at give skibene efternavne. Samtidig koncentrerede man sig om at finde fembogstavede pigenavne endende på „a“ som fornavne. „Helene“, „Harriet“ og „Carmen“ blev derfor som de første af selskabets skibe døbt om. De kom til at hedde „Hilma Lau“, „Hedda Lau“ og „Katja Lau“. Køleskibene fik efternavnet „Reefer“, der er en forkortelse af ordet „Refrigeration“. „Reefer“ er iøvrigt i U.S.A. betegnelsen på kølerum og -skabe.

Senere ændrede man lidt efter lidt efternavnet „Lau“ til „Dan“, hvilket er en forkortelse af „Danmark“. De fembogstavede pigenavne endende på a har man bibeholdt. Det kan måske synes vanskeligt stadig at finde på sådanne nye navne, men rederiet har fra private mennesker fået stor hjælp i så henseende. Selskabet har et lager på ca. 670 pigenavne, der alle opfylder betingelserne. Nogle af dem lyder konstruerede, men i alle tilfælde har man dog endnu 50 gode, fembogstavede pigenavne endende på a. For et par år siden fik rederiet iøvrigt et nyt foræret på en mærkelig måde. Som det vil huskes, ville et par forældre døbe deres pige Tessa, men kirkeministeriet protesterede. Til sidst nåede man dog til et kompromis. Med hensyn til skibsnavne skal kirkeministeriet jo ikke spørges, og J. Lauritzen døbte derfor et skib „Tessa Dan“ og ophængte den lille piges portræt i en af messerne som mascot. For et par år siden fik rederiet iøvrigt søsat et skoleskib, som døbttes efter en lille pige i rederfamilien. Hun har kælenavnet „Lilla“, og skoleskibet kom derfor til at hedde „Lilla Dan“. Inden for rederiet Torm følger man nu også et bestemt navnesystem. Selskabets sidste nybygning blev døbt „Estrid Torm“, og samtidig gav man de allerede eksisterende skibe efternavnet „Torm“.

I gruppen af skibsnavne uden bogstavlighed, men betegnende visse begreber eller ting, har vi dem fra „Dansk-Fransk“ f. eks. Dette rederi opkalder sine fartøjer efter forskellige dan-

ske og udenlandske landsdele; for de udenlandskes vedkommende sådanne, som har været under danske konger. Eksempelvis kan nævnes: „Skaane“, „Halland“, „Blekinge“ og „Slesvig“.

D/S „Pacific“ bruger navne på europæiske hovedstæder som f. eks. „Oslo“ og „Paris“. „Orion“ bruger navne fra stjernehimlen (f. eks. „Astra“ og „Orion“).

Ser vi på de maritime statsinstitutioners skibsnavne, vil vi opdage, at Fyr- og Vagervæsenet efter et par spring til siden med navne som „Kattegat“, „Nordsøen“ og „Argus“ nu er begyndt at give fortøjerne personnavne og opkalder dem efter kendte mænd inden for institutionen. Nævnes kan „Løvenørn“, „C. F. Grove“, „H. V. Ravn“ og „J. S. Fleischer“. Post- og Telegrafvæsenet, der har nogle få skibe, følger samme princip. Først fik man kabel-galeasen „Peter Faber“ og for et par år siden døbte man et kabelskib „C. E. Krarup“. Statsbanerne derimod har ikke noget særligt system. Der døber man skibene efter de landsdele, færgerne forbinder, eller efter farvande og byer samt efter kongehusets medlemmer. Det har vakt nogen forundring, at man har døbt den i Frederikshavn nybyggede færge „Broen“, hvorfor det bør anføres, at skibet er opkaldt efter et farvandsafsnit i Storebælt nordost for Langelands nordspids.

Det store rederi D.F.D.S. har faktisk ikke noget navnesystem. Rederiet har både brugt danske og udenlandske geografiske navne, kongelige navne, private personnavne, gude- og gudindenavne, blomsternavne, stjernenavne, dyrenavne o.s.v. Dette skyldes, at selskabet i tidens løb har indlemmet flere andre rederier, hvis skibsnavne blev bibeholdt og siden traditionelt er gået i arv i flere tilfælde. Det vil føre for vidt her at behandle alle det store selskabs mange skibsnavne gennem tiden. Imidlertid kan det have en vis interesse at gennemgå de *personnavne*, der er blevet givet skibene, da mændene bag dem i mange tilfælde er glemt i dag.

Adolph Andersen var direktør for Det jyske Dampskibsselskab i Randers. *A. N. Hansen* var købmand i København og *A. P. Bernstorff* var som bekendt dansk statsminister. *Baron*

Stjernblad var bestyrelsesmedlem i D.F.D.S., *C. F. Tietgen* var jo selskabets stifter, *Chr. Broberg* medlem af selskabets bestyrelse, *H. P. Prior* og *C. P. A. Koch* direktører. *Generalkonsul Pallisen* var dansk konsul i Sct. Petersborg, *Hans Broge* købmand i Århus, *Jens Bang* købmand i Ålborg, *I. C. Jacobsen* var den bekendte brygger og *I. C. la Cour* dansk landøkonom. *Helmer Mørch* var medstifter af Dansk-Russisk, *Johan Siem* hans svoger og *L. N. Hvidt* finansmand og politiker. Derimod vides ikke, hvem *John Swartz*, der ligeledes har givet anledning til et skibsnavn, har været.

L. P. Holmblad var medlem af selskabets bestyrelse, *M. G. Melchior* en kendt købmand, *Niels Brock* købmand i Randers og *N. J. Fjord* landøkonom. *O. B. Suhr* var købmand og medstifter af D.F.D.S., *Oluf Bager* købmand i Odense, *Thunberg* en svensk botaniker og *Wladimir Sawin* en russisk købmand i Sct. Petersborg.

Som før nævnt har den danske marine i nyere tid brugt andre navnesystemer end tidligere. I stor udstrækning har man benyttet navne på danske søhelte. Torpedobådgruppen „Bille“, „Buhl“, „Hammer“, „Holm“, „Krabbe“ og „Krieger“ er opkaldt efter danske søofficerer fra kanonbådskrigen. Vore to store torpedobåde „Willemoes“ og „Huitfeldt“ gled i vandet under navnene „Najaden“ og „Nymfen“, men skulle have heddet „Aarhus“ og „Aalborg“. Lidt uden for rammerne er navnene „Holger Danske“ og „Niels Ebbesen“, men disse blev givet to korvetter som en hyldest til frihedsbevægelsen. Iøvrigt benytter marinen nu og da gode, gamle, traditionelle navne, hvilket „Galathea“ og „Thetis“ er eksempler på.

Søfolk er sjældent uden humor, og derfor giver de mange skibe øge- og kælenavne. Navnene er ikke alle lige kønne, men alligevel må nogle af dem nævnes.

D.F.D.S.' „Benedikt“ hedder i daglig tale „Banditten“ eller „Benefutten“. „Den hellige“ var kælenavnet for „Hellig Olav“. „De blå Dreng“ var tilnavnet for nogle gamle bugserbåde. Den hurtige „Kronprins Frederik“ omtales almindeligvis som „Galop Frederik“. Bugserbåden „El Ole“ (opkaldt efter en spansk dans forøvrigt) hed altid „Gamle Ole“ (udtryk fra

kortspil). Færgen „Fenris“ hed på grund af sine bevægelser i søen „Gyngehesten“. En af Storebælts-færgerne („Sjælland“) hed efter en forlængelse af skroget i 1909 aldrig andet end „Storebælts Skræk“.



Galionsfigur fra orlogsskibet „Elephanten“, søsat 1741.
Ophugget 1760.

Det nye D.F.D.S.-skib „Jens Bang“ er i sømandsmunde om-døbt til „Jens Knald“. Færgen „Kronborg“ hedder almindelig-vis „Klods Hans“ eller „Altankassen“. C. K. Hansens skibe sejler under det fælles kælenavn „Masuttenborg“ („masutten“ = olien. Selskabet havde en tid en del med oliehandel at gøre). „Pjaskemalene“ var øgenavnet for det gamle dampskib „Caledonia“. H. C. Andersen har nedfældet øgenavnet på tryk og kalder skibets fører for „vognmanden“. „Sessan“ er det velklingende kælenavn for „Kronprinsessan Ingrid“. „Frederik VIII“ blev af fyrbøderne kaldt „Slæbebåden“ (fordi de måtte

slæbe hårdt om bord). „Thorvaldsen“, den gamle Grønlands-sejler, hed naturligvis „Slingrevalsen“. På sine gamle dage hed „Oscar II“ aldrig andet i Amerika end „The Horse Car“.

„M. G. Melchior“ var et flot skib i sine unge dage og omdøbtes af „Blæksprutten“ til „U. G. Melchior“. „Uniten“ var identisk med „United States“, og endelig hed Bornholms-dampere „Mercur“ (1857-66) „Varpelars“.

Den i 1903 til Gedser-Warnemünde-ruten byggede dampfærge „Prinsesse Alexandrine“ havde før ombygningen nogle år senere hele fire skorstene anbragt i en firkant. Af den grund kaldtes skibet næsten aldrig andet end „Det omvendte spisebord“. En anden, men nyere færge, „Freja“, kan bruges både som automobil-færge, lyntogs-færge og isbryder, hvorfor den som oftest kaldes „Trefoldigheden“.

Dampfærgeren „Langeland“, som sejler mellem Svendborg og Rudkøbing, kaldes „Ruder Konge“. Dette skibs-kælenavn kan være vanskeligt at finde en forklaring på, men har sikkert en vis forbindelse med et mord på Langeland i 1896, hvor morderen var den berygtede „Ruder Konge“. Før omtalte færge i 1926 blev indsat på ruten, var mange småskibe beskæftiget med transport mellem Fyn og Langeland, men disse blev nu gjort brødløse. Skipperne tænkte på mordet 30 år i forvejen og gav færgeren det mærkelige kælenavn, som altså er blevet hængende ved den.

Også orlogsfartøjerne har deres kæle- og øgenavne. Således hed torpedobåden „Havhesten“ ofte „Bagbæstet“. Kutteren „L. 2“ kaldtes „Badekarret“. „P. 8“ hed „Potten“. „Den skrællede Vandmelon“ var øgenavnet for „Sct. Thomas“, der under bygningen fik taget en del af panserklædningen af. Det er let at regne ud, hvorfor torpedobåden „Havørnen“ på sine gamle dage hed „Havariørnen“. Færgeren til Hønsbroen hed meget vittigt „Hønen“. Rofærgeren på det samme sted under krigen hed „Skildpadden“.

Torpedobåden „Narhvalen“ kaldtes „Navlen“. „Peder Skram“ hed „Peder Skræk“ eller „Peder Skrammel“. Torpedobåden „Søløven“ kaldtes ofte „Sleven“, og „Støren“ måtte finde sig i navnet „Stæren“. Endelig kaldte negrene i Vest-

indien gamle „Ingolf“ „The boy o' war“ eller endog „The baby o' war“ på grund af dens lidenhed.

For at læserne ikke skal tro, at det kun er her i Danmark, søfolkene er så respektløse at give skibene øgenavne, skal endnu nævnes nogle „pletskud“ fra den engelske marine: Orlogsskibet „Hecate“, som er opkaldt efter en græsk gudinde, må finde sig i at blive kaldt „He-Cat“, hvilket jo betyder „Hankatten“. „Iron Duke“ fik kælenavnet „Tin Duck“, der betyder „Blikanden“, og „Penelope“ omdøbtes uofficielt til „Pepper-pot“ („Peberbøssen“). Mere originalt var den omdøbning, der blev orlogsskibet „Thetis“ til del engang i det forrige århundrede, da chefen om bord fandt på at fortynde rom-rationen til mandskabet med the. Besætningen kaldte nemlig altid siden skibet for „Tea-chest“, der betyder „the-kassen“! I „Royal Navy“ er man trods konservatismen sommetider oplagt til en spøg. Under den første verdenskrig fik jageren „Nubian“ stævnen ødelagt ved et torpedo-angreb. Næsten samtidig fik en anden jager, „Zulu“, ødelagt agterskibet ved en minesprængning. Nu satte man de to ubeskadigede skibshalvdele sammen til eet skib. Man vidste bare ikke, om man nu skulle kalde skibet „Zulu“ eller „Nubian“. Problemet løstes, da et lyst hoved foreslog „Zubian“.

Som foran påvist har skibsnavnene og skibsornamenteringen lige fra søfartens spæde barndom haft forbindelse med hinanden. Ofte var skibsornamenteringen på den danske flådes skibe rene kunstværver, hvorpå der var ofret store summer. Den smukke gamle sik med at smykke fartøjerne med galionsfigurer uddøde sammen med sejskibene. I stedet har skibene i visse tilfælde fået anbragt rederiernes bomærker på de moderne soft-nose stævne. Andre gange har den indre udsmykning af skibene haft en vis forbindelse med skibsnavnene. Som eksempel herpå kan det nævnes, at D.F.D.S.' „Kronprins Frederik“ ved trappen til salondækket 1946 blev smykket med et stort maleri af den daværende kronprins.

Galionsfigurerne er imidlertid nu ved at få en renaissance, idet et norsk rederi, Fred. Olsen & Co., i flere år har ladet kendte norske kunstnere udfærdige galionsfigurer, der alle har

en vis relation til skibsnavnene. Rederiets „Baghdad“, der jo er opkaldt efter Iraks hovedstad, skuepladsen for eventyrene i „Tusind og een nat“, blev smykket med en figur af Sheherazade. Det var Sheherazade, der fortalte de berømte eventyr. „Balkis“ fik en galionsfigur forestillende Dronningen af Saba, hvis navn var Balkis. „Bretagne“ fik en figur af en fransk kvinde. „Black Prince“, der blev opkaldt efter Prinsen af Wales (1331–1376), blev smykket med en figur af prinsen i rustning. „Black Watch“, der var opkaldt efter det berømte britiske regiment, hvis beskytter den engelske dronning er, havde en galionsfigur forestillende en soldat fra det nævnte regiment.

„Braga“ er et af rederiets skibe, som besejler Portugal. Det er opkaldt efter de portugisiske middelalder-kongers residens og er derfor smykket med en figur af „Henrik Søfareren“. Fred. Olsens „Bataan“ besejler Philippinerne og er opkaldt efter en af provinserne dér, hvorfor en figur af en phillippiner-pige smykker skibets stævn.

Forhåbentlig vil andre rederier følge efter det kendte norske selskab og tage den smukke gamle skik op igen. Galionsfigurerne har været Fred. Olsen en fin reklame.

Skibenes navne er altid påmalet på agterkant sammen med angivelsen af hjemsted. Mange skibe har desuden navnet påmalet siderne. På flere amerikanske skibe findes skibsnavnene angivet på hver side af broklædningen. I 1873 blev det desuden ved lov bestemt, at alle engelske skibe skulle have navnet påmalet på hver side af boven foruden på agterstævnen. Den direkte årsag til denne bestemmelse var en stor skibulykke i kanalen samme år, hvorved 293 mennesker mistede livet. En bælgmørk nat blev teclipperen „Northfleet“ påsejlet af en damper, så sejskibet sank. Damperen bakkede væk uden at yde hjælp, og ingen fik set, hvad ulykkesskibet hed. Nogen tid senere kom en spansk damper ved navn „Murillo“ til Bremen med beskadiget stævn. Man var tilbøjelig til at mene, at skaden var opstået ved sammenstødet med „Northfleet“, men den spanske kaptajn nægtede at have været årsag til noget forlis. Man kunne ikke fremskaffe noget bevis og måtte frikende den spanske dampers fører. Havde det påsejlende skib

haft sit navn påmalet stævnen, ville det sikkert ikke være undsluppet, uden at dets fører bagefter var blevet draget til ansvar.

*

Nu vil de fleste sikkert hævde, at det kan være ligemeget, hvad et skib hedder, når bare det har et navn. Sådan ser dog ikke alle søfolk på det. I den engelske marine er man f. eks. bange for slange- og krybdyrnavne til skibe. En gang ville man døbe et fartøj „Python“, men de engelske sailors protesterede så energisk mod dette navn, at det pågældende skib fik et andet. Ved en anden lejlighed sprang man, da man i England skulle nummerere nogle motor-torpedobåde, tallet 13 over. Man ville ikke udfordre skæbnen.

Disse to episoder kunne tyde på, at søfolkene selv i vor forjagede tid er en lille smule romantisk anlagt, hvad skibsnavne angår – og lidt romantik er ikke altid af vejen!

L I T T E R A T U R

- B. Kahle*: „Altwestnordische Namenstudien“ (i „Indogermanische Forschungen“, Strassburg 1903).
- Nils Hall*: „Sveriges äldsta fartygsregister“ (i „Sjöhistorisk Årsbok“, Stockholm 1944).
- Halfdan Barfod*: „Vor Flaade i Fortid og Nutid“, København 1941.
- R. Steen Steensen*: „Flådens skibe 1950“, København 1950.
- K. Thorsen*: „Rønne Søfarts Historie“, Rønne 1939.
- Johannes Olsen*: „Den Sydfynske Sejlskibsfarts Historie“, København 1932.
- Vigeland*: „Norsk seilskipsfart erobrer verdenshavene“, Oslo ca. 1940.
- Fredhøis Forlag: „Norges Seilskibsrederier gennem 50 År“, Oslo 1941.
- H. R. Grüner*: „Mercantil-Calender“, København 1858–59.
- „Danmarks Skibsliste“, forskellige årgange.
- Kurt Koch*: „Danske Dampskibs Selskabers Historie“, København 1929.
- I. C. Weber*: „Fra Hjuldampskibenes Dage“, København 1919.
- J. P. Trap*: „Kongeriget Danmark“.
- E. C. Talbot-Booth*: „Merchant ships 1949–50. The book of reference on the world's merchant shipping“, London 1950.
- Frank O. Braynard*: „Lives of the Liners“, New York 1947.
- „Nautical Magazine“, „Fiskeri-Årbogen“, „Vikingen“ og „Frivagten“, forskellige årgange.