

MARITIME SMÅARTIKLER

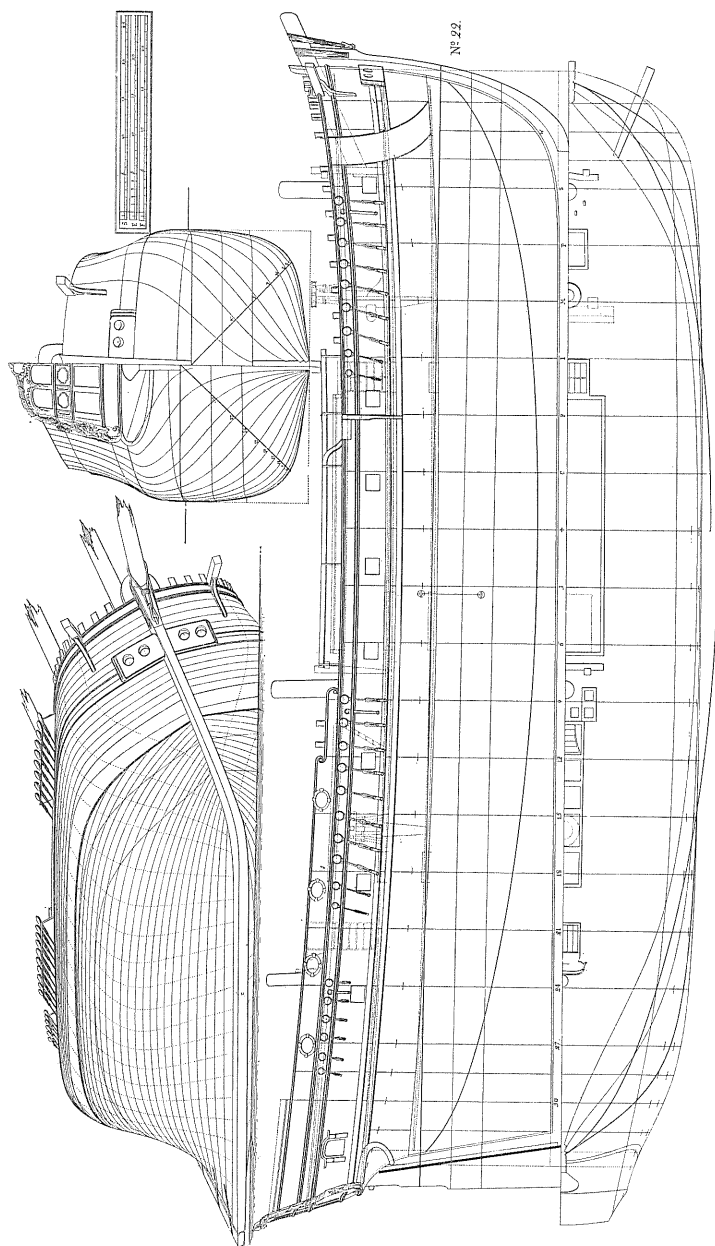
ARCHITECTURA NAVALIS MERCATORIA 1768

I år fejrer Sverige 200-året for udgivelsen af dets fornemste maritime værk, den fremragende skibskonstruktør Fredrik Henrik af Chapmans imponerende plancheværk, hvis latinske titel klinger som en fanfare: *Architectura Navalis Mercatoria* (på dansk nærmest: Handelsflådens skibsbyggeri). Plancherne måler 55×82 cm og er stukket i kobber, tildels af ham selv. De originale plader findes endnu i Statens sjöhistoriska Museums eje. Værket var trykt i et ret lille oplag, men alligevel gik dets ry over hele Europa som datidens bedste arbejde om skibskonstruktion, beregnet på at give alverdens skibsbyggere inspiration og videnskabeligt udregnede facts.

Værket indeholder foruden en flot titelplanche med prospekt af Stockholm og indholdstavler på svensk, engelsk og fransk ialt 62 plancher med standard-tegninger til 154 fartøjer af de forskellige typer og størrelser, såsom fregatter, hækbåde, pinker, hukkerter, katte, barker, fløjter, galeoter, skonnerter, jagter, lystfartøjer, kaperskibe, skibsbåde, slupper, joller m. v. Chapman holder sig trods titlen ikke til handelsskibe alene, men medtager også nogle orlogsskibe. Til dem alle er der linietegning, dæksplan og spanterids, og der er flere tegninger til gallions- og agterspejlsornamenter, samt enkelte perspektiviske tegninger. Sejl- eller rettere rigningstegningerne, ialt 24, er samlet på den sidste planche. En anden planche viser forskellige metoder for søsætning, og på en halv snes af tavlerne er der opmålinger af eksisterende fremmede krigs- og handelsskibe.

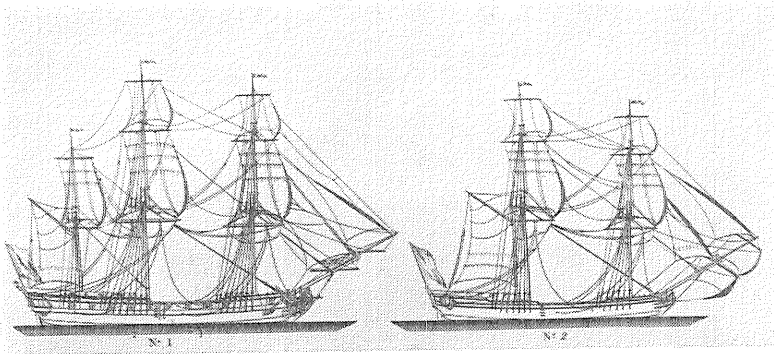
Den nødvendige kommentar til tegningerne skulle have været udsendt samtidig med værket, men først i 1775 kom den beskrivende tekst, dog kun nogle få sider som et af kapitlerne i et andet af Chapmans berømte arbejder, „Tractat om skepps-byggeriet“. Men hele dette stærkt teoretiske værk redegør for de ideer, som var kommet til udtryk i tegningerne. Han behandler så vigtige spørgsmål som udregning af skibets tyngdepunkt og metacenter, dets deplacement og stabilitet, skrogets ideelle form, sejlenes virkningspunkt osv. En moderne læser forbavses over Chapmans selvstændige tænkning og avancerede viden. Blot for at nævne et eksempel får man således en beskrivelse af model-tankforsøg med forskellige skrogformer for at måle deres modstand i vandet. Vel var han ikke den første, der havde eksperimenteret med dette – han nævner selv franskmændene Camus og englænderen Murray – men hans teoretiske redegørelse for forsøgene virker meget originale.

Chapman var af engelsk herkomst og var født i Göteborg 1721. Han blev uddannet som praktisk skibsbygger, foretog studierejser til skibsværfter i Eng-



Tegning til en „kat“ med fregattakling, 146' lang, 36½' bred, 19' dyb, 348 svære læster; anslæet byggeudgift 60.752 daler svensk mønt. Tavle 16 i Architectura Navalis Mercatoria. – Handels- og Søfartsmuseet.

Draught of a "cat"-ship with frigate rigging, 146 feet long, 34½ feet deep, 348 Swedish lasts. Plate 16 in the Swedish naval architect F. H. af Chapman's famous work "Architectura Navalis Mercatoria" (1768).



Rigningstegning til en fregat og en snaubrig. Udsnit af tavle 62 i Chapman's *Architectura Navalis Mercatoria* (1768).

Rigging of a frigate and a snow, from Chapman's "Architectura Navalis Mercatoria".

land, Holland og Frankrig og studerede matematik. I 1757 blev han, 36 år gammel, underskibsbygmester ved den svenske orlogsflåde. Få år senere udnævntes han til overskibsbygmester, og han endte som værftsadmiral i Karlskrona. Her er endnu hans landsted *Skärva* bevaret, en yndefuld bygning i klassicistisk stil. Fra det lille vindue i hans arbejdsværelse, „kajutan“, kunne han se tværs over skærgården til sin elskede arbejdsplads, marineværftet.

Ret tidligt anlagde han et videnskabeligt teoretisk synspunkt på skibsbyggeriet, og hans mangeårige system med problemerne gav sig udtryk i en række lærde afhandlinger og bøger, af hvilke *Architectura Navalis Mercatoria* er den mest kendte, og den som øvede størst indflydelse langt ud over Sveriges grænser.

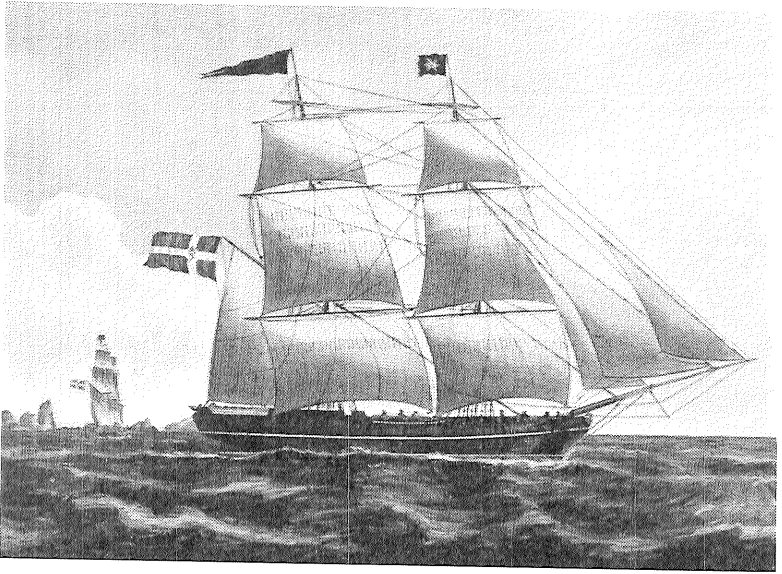
Chapman, der blev adlet 1772, døde højt bedaget i 1808. Fra dansk side er der al grund til at ære hans minde nu i 200-året for udgivelsen af hans storværk, som også vakte opmærksomhed hos vore førende skibskonstruktører.

Henning Henningsen

PETER F. HEERING

I indeværende år holder firmaet Peter F. Heering 150 års jubilæum, og det vil derfor være rimeligt her at bringe en omtale af den gamle handelsmand og reder, der stiftede firmaet, og hvis navn det stadig bærer.

Heering blev født i Roskilde i 1792. Som 14-årig kom han i lære hos urtekræmmer Carstensen i Laksegade i København. Efter udstået 7-årig læretid var han et år hos sin læremester, derefter i tre år hos en grosserer på



Brig „Thorvald“ af København, 1845. Kaptajn C. U. Olsen. Reder Peter F. Heering. Bygget i Svaneke 1838. 73 kommercelæster. Totalt forlist ved Løkken 1865. Kopi efter original af Jacob Petersen. Handels- og Søfartsmuseet. – Kbh. Foto-Service.

Brig "Thorvald" of Copenhagen 1845. Capt. C. U. Olsen. Owner Peter F. Heering. Built in Svaneke 1838. 73 lasts. Total loss 1865. Water colour by Jacob Petersen (copy).

Christianshavn, men 1. dec. 1818 åbnede han sin egen urtekrambutik på hjørnet af Admiralgade og Boldhusgade. Han drev her almindelig urtekramhandel, men begyndte tidligt at handle også udenfor København, især på Bornholm. Madam Carstensen havde givet ham en hemmelig opskrift på kirsebærlikør, og likøren blev siden firmaets hovedartikel. I 1838 købte han søkaptajn Hans Pedersen Koføeds smukke nyklassiske ejendom i Overgaden neden Vandet 11. I denne særdeles vel vedligeholdte ejendom har firmaet stadig til huse.

Peter F. Heering. Lithografi efter fotografi. I. W. Tegner & Kittendorffs lith. Institut. Handels- og Søfartsmuseet.

Peter F. Heering. Litho from photo.



I 1832 begyndte Heering rederivirksomhed med skonnerten „Arnold“, 46½ kommercelæster. Efterhånden fik han en flåde på en halv snes sejlskibe: skonnerter og brigger samt et par slupper. De sidstnævnte var naturligvis de mindste. Skonnerterne og briggerne målte fra ca. 50 til op mod 100 kommercelæster. Hans største skib blev flådens sidste, barken „Svanen“ på 138½ læster, bygget i 1858.

Som nævnt handlede Heering i begyndelsen meget på Bornholm, og her fik han sine skibe byggede, især i Svaneke. Han ville være sin egen bygherre og lod sig ikke nøje med at opkøbe ældre fartøjer. Hans skibe fór viden om. Slupperne brugtes til havkalfiskeri under Island, men de større skibe fór på alverdens have, især vel på Middelhavet efter sydrugter og salt, og skibene gik også på Østersøen og Nordamerika. De gik ud med landbrugsprodukter og Heerings Cherry Brandy og kom hjem med trælast og tovværk fra Østersøen og kaffe med meget mere fra de oversøiske pladser.

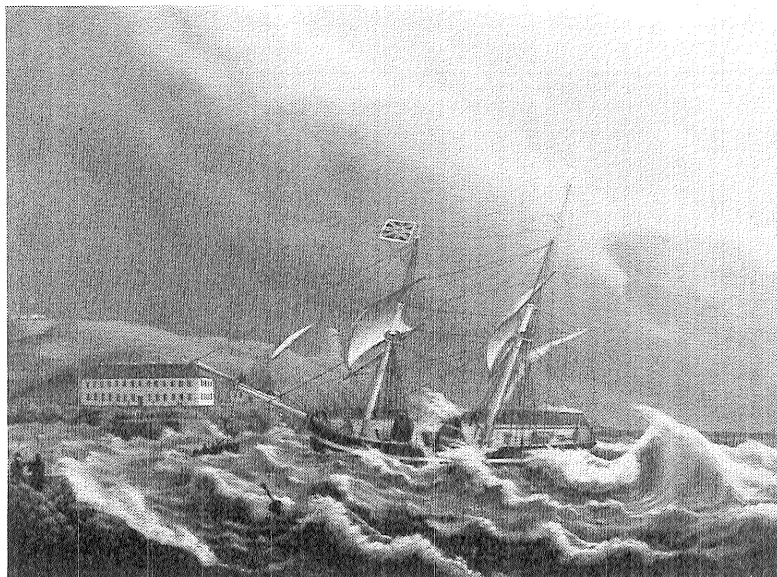
I museets samlinger er ophængt det smukke litografiske portræt af Peter F. Heering, udført (efter fotografi) af Tegner & Kittendorffs litografiske institut, samt to skibsbilleder udført af Jacob Petersen, det ene af skonnerten „Skjold“, bygget i Svaneke i 1840, 59½ kommercelæster. Det forliste totalt 2. okt. 1852 på den svenske kyst. Det andet er det her gengivne, der dog er en kopi af originalen i firmaets eje. Det forestiller briggen „Thorvald“, 73 kommercelæster, bygget 1838, ligeledes i Svaneke. Det fik en tilsvarende skæbne, idet det forliste 6. juni 1865 ved Løkken på rejse fra Newcastle til Västervik med kul. Det skyldes firmaets interesse, at museet i sin samling kan bevare disse minder om Peter Heerings rederivirksomhed. Efterhånden mindskedes Heerings flåde. Konkurrencen med dampskibene gjorde sig gældende, og da Peter F. Heering døde i 1875, var kun briggerne „Frode“ og „Flink“ tilbage. De solgtes af boet i 1875 og 1876 til Assens.

Det er dog værd at lægge mærke til, at firmaet i 1957 påny optog rederivirksomhed under rederinavnet Cherry Heering Line. I skibslisten for 1967 er opført „Heering Christel“, 9122 BRT, 1957, „Heering Rose“ 4581 BRT, 1962 og „Heering Susan“ 11639 BRT fra 1966, af hvilke „Heering Rose“ er bygget på Helsingør Skibsværft. Som man ser er det tonnagestørrelser, der i overensstemmelse med den skete udvikling er langt større end den gamle reders sejlskibe. De moderne skibe fører som kontorflag en variant af Peter F. Heerings rederflag, den syvtakkede, hvide stjerne på blå bund, som ses på billedet af briggen „Thorvald“.

Knud Klem

EN JULESTRANDING PÅ CHRISTIANSØ

Den 4. oktober 1833 passerede briggen „Ann“ af Leith Helsingør på rejse fra Leith til St. Petersburg med en ladning kul. Kaptajnen, J. Mason, gik i land for at klarere, dvs. betale øresundstold, og skibet fortsatte til bestemmelsesstedet. Det var på en måde et farligt vovestykke at sejle til Rusland så sent



Brig „Ann“ af Leith forliser d. 20. dec. 1833 på Christiansø. – Maleri af Jacob Petersen på Handels- og Søfartsmuseet.

The brig "Ann" of Leith wrecked on the Danish island of Christiansø in the Baltic, on Dec. 20, 1833.

på året; i reglen sørgede skibene for at vende hjem i god tid for ikke at blive overrasket af efterårs- og vinterstormene i Østersøen og af isgang i den Botniske bugt. Imidlertid må „Ann“ have nået St. Petersborg i god behold og have fået udlossen sin last af skotske stenkul; formentlig har den indtaget en returladning af russisk korn. Men på hjemvejen gik det galt, som ovenstående billede melder. „Ann“ strandede i stormvejret d. 20. dec. 1833 på Christiansø.

De nærmere omstændigheder søger vi forgæves oplyst i datidens presse; forliset har som så mange andre begivenheder i datiden ikke fundet omtale i de små, meget magre aviser. Til gengæld har Jacob Petersen malet et billede, som viser den dramatiske hændelse. Selv om han ikke personligt har været til stede, må han have fået en levende øjenvidneskildring at arbejde efter.

Scenen er taget fra det sydligste punkt af den langagtige, lille ø Frederiksø, som ligger vest for Christiansø, adskilt fra denne ved et smalt sund, der danner en lille naturhavn, som er en god, beskyttet nødhavn. Under indsejlingen i dette sund sydfra er „Ann“, måske for at undgå det blinde skær Snarken, syd for Frederiksø, løbet på en anden af klipperne og er kæntrøt

over mod bagbord. Søen slår op over skroget, skibsjollen, der har stået på storlugen, har revet sig løs og har knust skanseklædningen. Fra land, hvor folk har samlet sig – herrerne med høje hatte trods stormen – har man sendt en båd ud til undsætning, og besætningen redder sig ned i den ved at klatre ud på bovsprydet og derfra lade sig falde ned.

Det store hus på billedet er tydeligt nok „Gaden“, kasernebygningerne på Christiansø som endnu står. Bag den hæver sig fæstningstårnet Storetårn med det i 1805 indrettede spejlfyr og med et stort splitflag. Yderst ude ses møllen som en spøgelsesagtig fremtoning. De stenbyggede mure og bastioner omkring øen er antydet. Det hele er dog noget fortegnet, og man forstår, at kunstneren aldrig har været på stedet. Selv om Christiansø er en klippeø, er den dog ikke helt så mægtig en bjergknold som billedet viser. Dens højeste punkt Møllebakken er kun beskedne 22 m højt.

Henning Henningsen

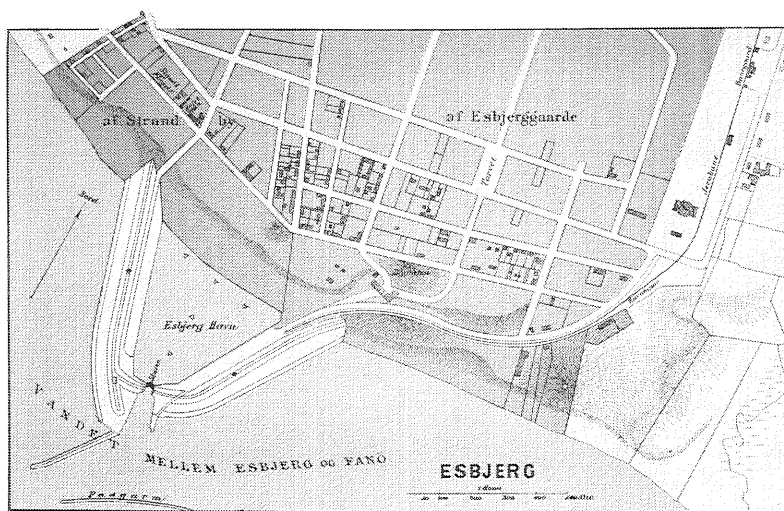
DOKHAVNEN I ESBJERG

Gennem århundreder har farvandet ud for det sydvestlige Danmark haft stor betydning for søfarten. Vikingetidens og middelalderens handel udgik for en stor del fra Ribe; senere blev Fanø med Nordby og Sønderho det dominerende søfartscentrum i området. Men efterhånden som skibene blev større, dalede



Parti af Dokhavnen i Esbjerg 1902. T. h. vandtårnet og yderst t. v. toldkammerbygningen, begge opført 1897. – Efter gl. prospektkort.

The dock harbour of Esbjerg, 1902.



Dokhavnen i Esbjerg efter dens fuldførelse 1878. Byens regelmæssige gadenet ses under anlæg. Jernbaneforbindelsen åbnedes 1874. – Litograferet plan i J. P. Traps Danmark VI (København 1879).

Map of Esbjerg 1879, with the dock harbour, completed in 1878.

farvandets betydning for søfarten på grund af den lave vandstand og af manglen på egentlige havneanlæg på vestkysten.

En stærk forøgelse af behovet for en havn fremkom særligt tydeligt, da Danmark mistede hertugdømmerne ved krigen 1864. Hermed var man nu nødsaget til at udføre varerne til handelscentret i Hamborg over fremmed områder, hvilket naturligvis medførte en fordyrelse. Eksporten af landbrugsvarer til England spillede en væsentlig rolle og led under manglen på ordentlige havneanlæg. I 1850'erne havde der været en regelmæssig dampskibsforbindelse til England fra Hjerting. Men efter 1864 erkendte man, at det var nødvendigt at oprette en ny havn. Indenrigsminister Tillisch forelagde derfor 1865 et lovforslag om bygningen af en havn ved Strandby. Forslaget blev stemt ned, men et nyt blev forelagt 1868 af indenrigsminister Estrup. Dette forslag blev vedtaget, og man besluttede at havnen skulle opføres på et sted syd for Hjerting, hvor Fanø gav læ, og afstanden til det sejlbare Grådyb var kortest mulig. Den 24. april 1868 blev loven stadfæstet af Christian IX, således at Esbjerg i år kan fejre 100 års havnejubilæum.

Anlægsarbejdet på havnen påbegyndtes samme år om efteråret. Det skete efter et projekt, der var udarbejdet af civilingeniør C. Bruun og vandbygningsdirektør Carlsen. På grund af tidevandet byggedes havnen som dokhavn, den eneste af sin art i Danmark. Til grund for projektet lå flere tidligere

undersøgelser og forslag, der for en stor del stammede fra den hollandske ingeniør J. A. Beyerinck. Hele 10 år tog det at bringe projektet til virkelighed. Følgerne af visse personlige stridigheder var, at havneanlægget først kunne erklæres færdigt i 1878. Det første skib anløb dog havnen allerede i 1873. I det siden da forløbne århundrede er der foretaget stadige ombygninger og store udvidelser af Esbjerg havn, og idag andrager den samlede kajlængde næsten 8 km, fordelt på forskellige bassiner, Forhavnen, Dokhavnen, Færgehavnen, Trafikhavnen og Fiskerihavnen.

Som nødhavn har havnen i Esbjerg stor betydning. Den kan besejles selv i de strengeste isvintre, og isen frembyder ingen fare eller hindring for fiskeriet fra Esbjerg. Ganske vist danner der sig is i farvandet, men de kraftige tidevandsstrømme brækker til stadighed isen i stykker og fører den til havs.

Svend Jørgensen

SKÅNEMARKEDET

Om den tidlige middelalders omfattende sildefiskeri i Øresund fortæller Saxo, at silden kunne stå så tæt, at bådene sad fast og knap kunne drives frem med årerne, mens man uden garn kunne øse fiskene ind med de bare hænder. En tysk kronikør fra samme tid, Arnold af Lübeck, skrev ikke uden misundelse over den betragtelige indkomst, danskerne havde af silden, „dette lille dyr, som danskerne ved Guds gavmildhed har gratis, mens købmændene fra de omboende folk, der iler med deres guld og sølv og kostbarheder, må betale den dyrt, med det bedste de ejer, ja, mangan gang i skibbrud endog med deres liv“.

Forudsætningen for udnyttelsen af de rige sildefangster var, at silden ved ned-saltning blev til en eksportvare, som der var stort behov for på grund af kirkens krav om fastedage. Saltet leveredes af lybekkerne, og i forbindelse med de store sildefiskerier opstod der da i sildetiden et stort marked, det såkaldte Skåne-marked. Det blev i det 13. og 14. århundrede en af de vigtigste pladser for omladning og omsætning af baltiske og vesteuropæiske varer, og det betød samtidig en gennemgribende omlægning af handelsvejene. Som navnet antyder, var skuepladsen for denne store vareudveksling i middelalderen beliggende i Skåne, specielt Skanør og Falsterbo, hvor de fleste deltagende nationer fik deres faste pladser, deres såkaldte fed.

Fra Lübecks grundlæggelse i 1143 var det denne bys hensigt at bevare sin nøglestilling i den nordeuropæiske handel. Flere gange i løbet af middelalderen indtog lybekkerne København for på den måde at sikre sig herredømmet, men selv da Lübeck ved det store hanseforbund 1368 og ved Stralsundfreden 1370 endelig gjorde sig til herre over Øresund, kunne det alligevel ikke forhindre, at de engelske og hollandske skibe sejlede forbi direkte til de vigtigste udskibningshavne for de baltiske produkter, Danzig, Königsberg, Riga og Reval.

På denne tid dukkede nemlig nye varer op, særlig korn og tømmer, tjære og



Eksempler på fund fra Skånemarkedet: bræt, formentlig del af bundstykke (eller låg) af sildetønde, med indskåret „R“, største længde 44,3 cm, største bredde 16,7 cm og tykkelse 1,5 cm; rebstykke, 2-løbet, længde ca. 16 cm, tykkelse ca. 2,5 cm; del af stjerterpote af rødt ler med indvendig brunlig glasering, ensartet tykkelse 0,4 cm, stykkets største mål 11,7 × 14,8 cm; mundingsstykke af kande, Siegburg-keramik (rhinsk stentøj) med udvendig brunlig glasering, ensartet tykkelse 0,3 cm, bruddets største mål 13,4 × 8,5 cm.

Fragment of a herring barrel, piece of rope and fragments of pottery. Finds from the medieval market held at Skåne, near Falsterbo, where the big herring catches of the Sound were landed.

andre træprodukter fra Polen og Balticum og salt fra Frankrig og Portugal. Disse varer var for dyre at omlade på Skånemarkedet endsige at bringe over land mellem Lübeck og Hamborg. Da Danmark omsider igen blev herre over Skånemarkedet, fortsatte de store vesteuropæiske magters skibe derfor med at sejle forbi, og det omfattende østersøiske handelscentrum gik i opløsning, samtidig med at det hollandske sildefiskeri i Nordsøen alvorligt truede det danske sildefiskeri i Øresund. Erstatningen for denne store nationale indkomst blev Erik af Pommerns indførelse af Øresundstolden i 1429.

Fra tiden omkring Skånemarkedet har man gjort talrige fund i Skåneørets sandjord. Det var fortrinsvis på stranden dér, de forskellige fed blev anlagt. Ved venlig imødekommenhed fra Falsterbo Museum, ved intendent, fil. lic. Claes Hommerberg, er det lykkedes Handels- og Søfartsmuseet at erhverve nogle interessante prøver på disse fund. Det drejer sig om rester af silde-tønder, et stykke reb, keramik samt eksempler på såkaldte „sannhullapenge“, borgerkrigsmønter med minimalt sølvindhold og med svage spor af utydelig prægning.

Svend Jørgensen

Hvorledes forøges

Handels- og Søfartsmuseets samlinger?

Museets samlinger forøges ikke alene gennem indkøb, men tillige i høj grad ved gaver indsendt fra firmaer, navnlig naturligvis fra rederier og handelsforetagender, samt fra privatpersoner.

Museets samlinger omfatter:

Skibsmodeller og andre modeller, bl.a. skibsmaskiner. Skibsornamentik, f.eks. gallionsfigurer.

Skibsinventar.

Skibsbilleder, malerier, akvareller, tegninger. Portrætter af handelens og skibsfartens folk, stik og fotografier. Billeder af genstande fra de gamle danske kolonier samt Grønland.

Nautiske instrumenter og søkort.

Skibstømrer- og bådebyggerredskaber, sejlmagersager.

Arkivalier, herunder konstruktionstegninger af ældre og nyere skibe, skibsjournaler, dagbøger, breve, søfartsbøger osv.

I det hele taget alt, som har forbindelse med handelens og skibsfartens historie, herunder skibmandsarbejde, skibsbygning, fyr- og vagervæsen, rednings- og bjergningsvæsen, toldvæsen, lodsvæsen, livet ombord og i land osv.

Gaver eller deposita

eller tilbud om salg af genstande, der falder ind under museets interesseområde, modtages med taknemlighed.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

3000 Helsingør – Tlf. (03) 21 06 85