

SKIKKE VED SØSÆTNING, NAVNGIVNING OG DÅB AF SKIBE I DANMARK

Af

HENNING HENNINGSEN

I sin instruktive artikel »Bådebyggeriet på Fejø og de danske åleedrøkvaser« (Handels- og Søfartsmuseets årbog 1961) har Christian Nielsen fortalt om de enkle traditioner under søsætning, navngivning og løbegilde på sin fødeø. Som supplement hertil gives en oversigt over skikkene i hele landet. Forfatteren har, tildels i samarbejde med Christian Nielsen, for 25-30 år siden indsamlet stof herom fra de fleste af landets bådebyggerier og skibsværfter.

Ikke kun i ældre tid, men helt op i vor egen har man følt, at et skib har en sjæl, ja nærmest er et levende væsen. Den tanke har da været nærliggende, at det, når det blev sat i søen, skulle have et ord med på vejen, en velsignelse og en hyldest, tillige med et navn. I nyere tid har man kaldt ceremonierne en *dåb*, og man har da også trukket mange paralleller til det nyfødte menneskebarn. Disse skikke findes over hele verden og kan følges tilbage til en fjern oldtid. Udviklingen i Danmark ligger helt på linje med andre landes.

Oldtid og middelalder

Fra vor oldtid haves ingen oplysninger om ceremonien specielt i Danmark, men vi tør ud fra arkæologiske fund og beretninger i de norsk-islandske sagaer formode, at den har været ganske enkel. For at bringe fartøjerne lykke har man under bygningen tit lagt en mønt i mastesporet. Man har rullet bådene ud over stranden i søen, dog ikke over kroppene af trælle eller krigsfanger, så de farvedes røde af blodet, som man har hævdet, og hvad man tit kan læse om i populære artikler om emnet.¹ Et eller andet offer har man rimeligt nok givet, efter at fartøjet har fået sit navn, men det har formodentlig væ-

ret et dyr: en ged, et får, en ko, som man i fællesskab har spist ved et gilde efterpå.

Fra middelalderlig, katolsk tid findes gode skildringer i sagaerne. De beskrevne religiøse ceremonier her i Norden er i nøje overensstemmelse med de sædvanlige overalt i den romersk-katolske og delvis den græsk-ortodokse kirke.

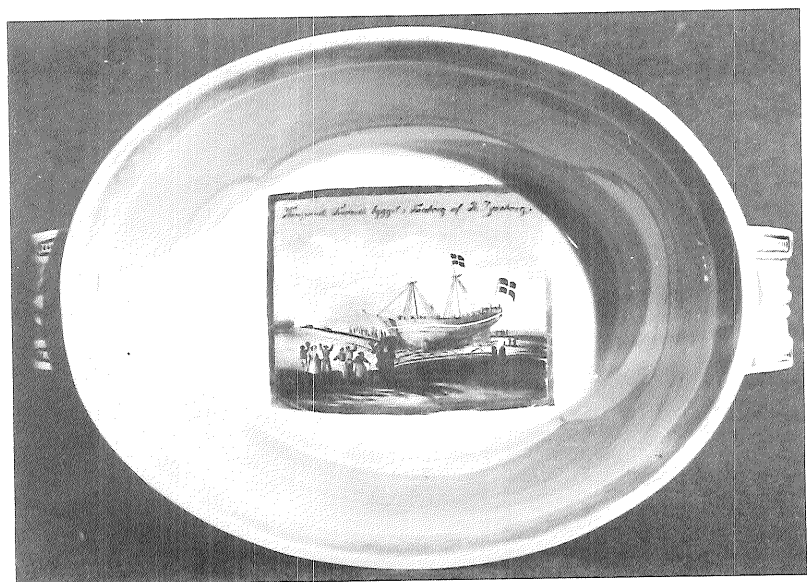
Præsten - i fornemme tilfælde bispen - har under bygningen indviet kølen og senere det færdige skib med stænkning af vievand under en procession rundt på skibet med tændte lys, røgelse, klokker og krucifiks. I forbindelse med denne renselse (*lustratio*) og velsignelse (*benediktion*), som har sit ganske bestemte ritual, har han givet skibet dets navn, - oftest efter en helgen, som så er blevet dets himmelske beskytter, - og har velsignet det, bedt bønner og ønsket held og lykke for det. Ejeren har efter evne forsynet det med hellige symboler og kostbarheder: relikvier, kors, helgenbilleder, mønter, som en slags maskotter og ulykkesafværgere, og givet gaver til kirken for at sikre sig dens forbøn om himlens gunst: messeklæder, vokslys, penge, jordegods.² Efter den hellige handling fejredes begivenheden med et gilde.

Protestantisk tid - navngivning af orlogsskibe

Efter reformationen 1536 afskaffede man de fleste af de »papistiske« skikke i Danmark. Det synes, som om man m.h.t. navngivningen helt har givet afkald på kirkens assistance og farverige ceremonier. For handelsskibenes vedkommende har gejstligheden med enkelte undtagelser ikke medvirket efter reformationen, men ved orlogsskibene har man i hvert fald fra Christian IV's tid og opefter atter anvendt præster eller biskopper.

Ud fra de korte oplysninger fra 15-1700-årene kan vi give en sammenfattende skildring af skik og brug, når orlogsskibene blev *skudt i vandet* eller *løb af* »med Guds hjælp« og »i Herrens navn«.

Det var i reglen kongen, der bestemte, hvad skibet skulle hedde. Han var tilstede, når man lagde *stemplerne* (klodserne) på beddingen (1616), formodentlig med en vis ceremoni, og også når skibet løb ud



I bunden af den terrin, der blev foræret skibsbygmester Rasmus Dyreborg og hustru i 1840 i anledning af søsætningen af den af ham byggede brig »Kronprins Frederik« af Ærøskøbing, ses briggen på stabel, pyntet med flag og parat til at løbe af med forstævnen mod søen. - Handels- og Søfartsmusset. *Tureen presented to Rasmus Dyreborg, master shipwright, and his wife, in 1840 to commemorate the launching of the brig Kronprins Frederik, built by him at Ærøskøbing. In the base the brig is seen on the stocks, with flags flying and ready for launching bows first into the water. Danish Maritime Museum.*

fra bankestokken »med den største højtidelighed«. Skibet var beklædt med rødt skanseklæde over den øverste del af de nøgne spanter, ligesom det førte dannebrog. Fra de andre skibe i havnen flagedes der. Præsten, henholdsvis Holmens provst eller bisp, holdt - mod en gave på nogle rigsdaler - en prædiken før afløbet, velsignede skibet og bad Gud bevare det. 1655 siges, at præsten nævnte skibets navn. Man kunne også tænke sig, at kongen eller en høj søofficer navngav, men intet vides derom. Under afløbet lød paukers og trompeters lyd (1664), ligesom der blev affyret kanonsalut. Skibets navn var malet på agterspejlet, i hvert fald efter omkr. 1640.³ Tilste-

de var kongehuset og ofte fremmede ambassadører samt andre høje gæster og en stor folkemængde. Matroserne og Holmens folk råbte »hurrau!« og svang med hattene (1727). Efter søsætningen var der måltid for kongefamilien og gæsterne med god mad og drikke, og med udbringelse af skåler. Bygmesteren fik tildelt en æresklædning (1579), folkene fik brændevin (1665) eller en tønne godtøl (1664) og 1/2 ekstra ration (1695). Undertiden rede penge til at holde gæstebud for (1674).

I 1644 enedes skibsbygmesteren og alle medarbejderne i anledning af en veludført bygning om at give en pragtfuld lysekrone til kirken (Neustadt). Kongen lod en sjælden gang slå en skuemønt (medalje) til minde om begivenheden (1692). Fra 1680'erne og langt op i 1800-årene blev der digtet og trykt æres- og lykønskingsviser i anledning af søsætningen. Præsterne lod ikke sjældent deres prædikener udsende i trykken til menigmands opbyggelse.

Undertiden forløb søsætningen ikke uden uheld, hvad der blev anset som et dårligt varsel for skibets fremtid (1666). Da »Dannebrog« 1710 sprang i luften (Ivar Huitfeldt), var man bange for at give et nyt skib dets navn, da det kunne volde uheld. Først i 1739 bestemte Christian VI, at det skulle bruges til en nybygning, i det håb at Gud trods alt ville beskytte denne.

I 1862-64 byggedes i Glasgow en panserfregat, som Danmark købte, men ikke fik leveret på grund af krigen 1864. Den skulle efter den nye engelske skik have været døbt af en gudmor, en ung pige, som skulle slå en flaske sherry mod boven, mens hun nævnede navnet »Danmark«, men den engelske regering forbød det af neutralitetsgrunde. Da den efter krigen kom til Danmark uden at være døbt, ansås den for en hedning og var i lang tid i vanry.⁴ På dette tidspunkt har man altså anset skibsdåb for en naturlig ting, selv om man ikke døbte danske orlogsskibe eller navngav dem, ja efterhånden endda lod dem gå i søen uden gejstlig velsignelse. Først 1931, da kongeskibet »Dannebrog« blev søsat, blev der brudt med traditionerne, idet dronning Alexandrine døbte det med en flaske champagne og navngav det med den inden for handelsmarinen gængse

formel: »Dannebrog« skal være dit navn, held og lykke følge din færd!⁵

Navngivning af handelsskibe

Hvilke skikke man har iagttaget under bygningen og søsætningen af handelsskibe i de første par hundrede år efter reformationen, ved vi ikke, for der findes ikke oplysninger derom. De ældste beretninger, vi kender, er fra København og Korsør ved midten af 1700-årene. Vidnesbyrdene fra de følgende mange år er yderst knappe, men prøver vi at sammenstille en mosaik ud fra de mange enkeltoplysninger fra hovedstaden og provinsen, inklusive hertugdømmerne Slesvig og Holsten, kan vi nok danne os et nogenlunde virkelighedstro billede af, hvordan skikkene mere eller mindre fuldstændigt har formet sig i ældre tider og helt op til det store gennembrud, da dåb med flaske og gudmor slog igennem.

Langt op i tiden er mindre skibe og både blevet transporteret et længere eller kortere stykke over land ned til stranden eller havnen, enten ved udrulning over runde stokke, nedhaling over sæbe- og talgsmurte klodser eller slisker (*fedtlapper*), alt ved muskelkraft, taljer og spil, eller på blokvogne trukket af heste. Et så anstrengende arbejde kunne kun foretages, når alle stedets mandlige beboere hjalp til i fællesskab. Undervejs beværtedes de med smørrebød, kringler, snaps, øl - for afholdsmænd var der sodavand. Var arbejdet overstået, holdtes der et såkaldt *rullegilde* (på Fanø kaldet *skibsbryllup*) for alle deltagerne og deres familie, for skibsejeren og skibsbykkerne. Det var til tak for den gratis fælleshjælp.

Omkring midten af forrige århundrede anlagdes skrå byggebeddinger i mange af de havne, der ikke havde haft dem før. Det betød, at skibene nu kunne løbe lige ud i søen. Men udrulningen fortsattes mange steder endnu til efter år 1900, især i bådebyggerierne.

Under bygningen af et fartøj iagttoges mange steder visse ceremonier, ofte forbundet med varseltagning og et lille traktement. Når kølen blev strakt, skulle man hugge en spån af den; vendte krumningen opad, var det et godt tegn, faldt den på siden, var det knapt så

godt, og vendte den nedad, ville skibet snart forlise (Fanø, 1800-årene). - Rederen eller skipperen overværede kølstrækningen og lagde sin hånd på kølen, hvad der sikrede held og lykke (Fåborg, 1890'erne). Ved rejsning af stævnene satte man i Marstal to kranse, stukket i kryds ind i hinanden, på en flagbesat stang, spigret fast til agterstævnen. De blev hængende og blev på jomfrurejsen kastet i Nordsøen. Når spanterne var rejst, holdt man på Fanø et *spantegilde* med kaffe, punch og smørrebrød. I Nyborg fik man æbleskiver, og der blev takket for godt samarbejde. I Troense kaldte man det *rejsegilde* (1785). Når øverste bord blev sat i, dvs. efter opplankningen, holdt man i Marstal *højdegilde* (også kaldet *sluttegilde*, *slutøl*). I Korsør drev rederen sidste spiger i, efter at der var bundet en flaske vin i en snor til det; ved slaget knustes flasken. Bagefter var der beværtning med pandekager, punch, smørrebrød, øl og brændevin. Efter at sidste dæksplanke var lagt, blev der også holdt et gilde: *slutøl* (Åbenrå, Nykøbing M.), *sluthøtte* eller *-højtid* (Fanø), *sluttegilde* (Troense 1785), med megen mad og drikke. Masternes isætning fejredes også. I Nyborg lod mester en kop med cognac gå rundt, i Esbjerg fik folkene kaffe på sømandshjemmet. I Skibshusene fik de øl og wienerbrød, i Fåborg tepunch. Som man ser, fik man så mange småfester ud af det som muligt, selv om det vel ikke overalt var så overdådigt som i Marstal, hvor en af partrederne kom hver lørdag aften med en spand rompunch til deling.

I forbindelse med stævnrejsning og masteisætning lagde man gerne mønter ned, især agter mellem bjørn og køl og i mastesporet, oftest under alle master. En enkelt gang omtales endda en mønt i mastetoppen (Frederikssund). Det var en skik, der fulgtes overalt, ja endnu ikke er helt død. Med penge ombord ville skibet gøre indbringende farter. Det skulle helst være sølvmønter. Undertiden kom reder eller skipper med *mastemønterne*, af og til lod mester hatten gå rundt blandt arbejderne. Han passede altid nøje på, at lidetroende lærlinge ikke stjal dem.⁶

En mærkelig tro, som har været vidt udbredt, siger, at man helst skal have et stykke stjålet træ i kølen eller forstævnen, for så vil ski-

Troense 1^o/4 1904

Her Skibsbygmester Z. Jacobsen
 »Garibaldi« Løbegildet

	Kr.	Ors.
104 Kopperer etc.	158	
92 Brøde	15	64
23 Løbskænd	3	91
21 Løbskænd	3	60
11 Løbskænd	1	65
6 St. R. Smørbrød	62	50
123 Høffer m. Brød	35	30
6 Bøtten Cigaret	30	
1 Kasse Cigaret	6	
6 Cigaret	11	60
1 Høffer	3	
5 St. Smørbrød	1	25
2 Høffer Cigaret		70
	315	60
Drikkepenge	16	00
Løbsmand betalt	12	00
Musik M. Thomsen og med	5	00
	Kr. 348	60

Regning for udgifter til løbegildet 1904, da 3-mastet skonnert »Garibaldi«, bygget til et partrederi i Troense, løb af stabelen hos skibsbygmester Z. Th. Jacobsen i Troense. Med 104 kuberter, alle slags drikkevarer, cigarer og musik kan beløbet på 348,60 kr. næppe siges at være for højt, selv om det var mange penge dengang. - Handels- og Søfartsmuseet. *Bill for the dinner given after the launching in 1904 of the Garibaldi, a three-masted schooner built by Z.Th. Jacobsen of Troense for share-ownership. The total of 348.60 kroner for 104 people, including drinks, cigars and orchestra can hardly be called excessive though, of course, it was a considerable sum at the time. Danish Maritime Museum.*

bet løbe ekstra hurtigt - lige så hurtigt som en tyv om natten. Et stjålet søm eller en sølvske kunne gøre samme nytte.

Det gjaldt om at vælge en gunstig dato for søsætningen. Selv om ingen rigtig havde rede på alle Tyge Brahesdagene, som jo var uheldige, vidste enhver, at det under ingen omstændigheder måtte være den 13. i en måned. En mandag eller en torsdag var ikke god, ej heller fredag. Man ser derfor, at mange søsætninger fandt sted om søndagen, hvor arbejdet hvilede, men så kunne man ganske vist risikere, at præsten klagede over brud på helligdagsfreden (Nakskov 1835). Lørdag blev også ofte anvendt, så eftermiddagen bagefter blev givet fri. På nogle værfter søsatte man altid om fredagen for at vise, at man ikke var overtroisk.

Før afløbet blev løbetøjet bygget, en slæde eller lign. til understøttelse, og dette og slisken fedtet godt ind med talg og grøn sæbe. Skibet blev pyntet med kranse (især i Holsten), guirlander, gran og i hvert fald med flag. Løb skibene ikke ud med isatte master, anbragte man i mastehullerne lægter eller spir som forlorne master. I fortoppen sattes skibets navnevimpel - som dog først foldedes ud, når skibet havde fået navn -, i stortoppen rederiflaget og agter dannebrog. De andre skibe i havnen flagede også, og husene langs havnefronten ligeledes.

I Holbæk opførte man 1855 en æresport med grønt og faner over beddingens nederste ende, hvorigennem skibet skulle afløbe. Nu og da byggede man agten for skibet en tribune for rederen og familie og for indbudte honoratiores. Undertiden blev der udstedt trykte adgangskort (Helsingør 1858). Var det særlig fint, kom kongen tilstede, men ellers var måske amtmanden, borgmesteren og andre embedsmænd der, tilligemed parthaverne og den kommende skipper. Desuden mangfoldige tilskuere og skolebørn. Skolerne havde gerne fri den dag. Nu og da fik drengene lov til at opholde sig på dæk under afløbet; hvis skibet sad fast på stabelen, kunne de ved at løbe frem og tilbage tværs over dæk få det sat i bevægelse, så det gled ud. Der var også tit musikanter eller hele musikkorps, trompetblæsere (Korsør 1769) og pauker (København 1830), samt sangkor, der sang pas-

sende viser i dagens anledning. I det hele taget blev der op igennem tiden skrevet en masse sange og digte til sådanne dramatiske begivenheder. En hel del af dem blev ovenikøbet trykt.

Før afløbet var støtterne slået fra, så skibet kun blev holdt ved en surring mellem en klamp i land og rorløggen - skibene løb med få undtagelser af med forstævnen mod søen - eller af et par kiler og klodser. Mange steder var det mester selv, der med en skarøkse med et velrettet hug kappede surringen over, så skibet satte sig i bevægelse, mens han fromt udbrød: Så i Jesu navn! Eller han gav signal til folkene ved f.eks. at stryge sin høje hat, om at de skulle slå de sidste kiler fra.

Mens skibet løb af, lød taktfaste hurraråb fra folkemængden i land, og de blev besvaret af dem, der var ombord. De mest begejstrede kylede efter gammel skik deres huer i luften. Samtidig lød der kanonsalut, fra havnens gamle kanon, fra de omkringliggende skibes kanoner, fra havnebatteriet (Marstal) eller byens fæstningsvolde (Nyborg 1837, Kronborg 1841).

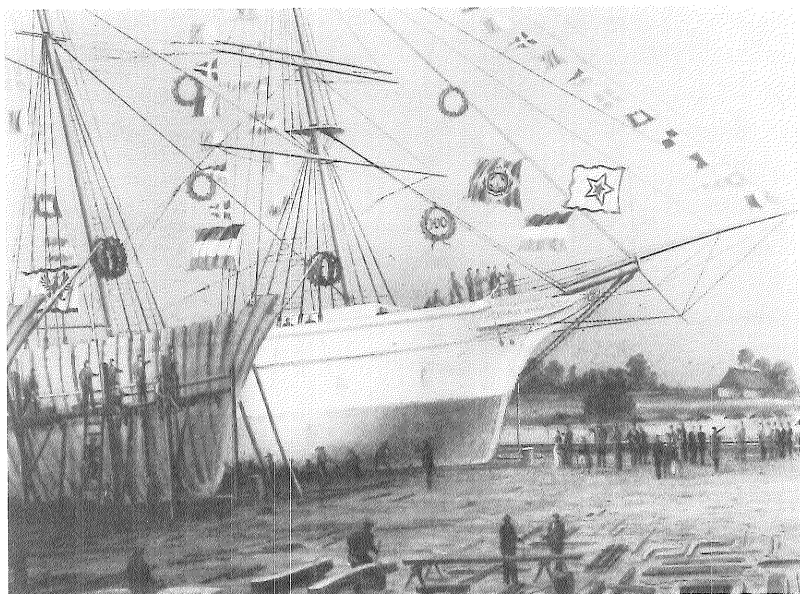
Under udløbet hang ankeret i kranbjælken, surret med et reb, som en skibstømmer huggede over med sin økse, når skibet var vel i vandet, så det bremsedes i sin fart. Helt farefrit var et stabelafløb aldrig. Skibet kunne sidde fast på beddingen eller kæntre; der kunne gå ild i det p.g.a. gnidningsmodstanden; det kunne kollideres med andre skibe, sætte sig fast i mudderet eller løbe ind i modsatte havnemole. Som regel gik det dog fint, hvad der varslede en god fremtid for skibet.

Lige før afløbet havde en eller anden navngivet skibet. Desværre nævner de talrige beretninger yderst sjældent, hvem der udråbte skibets navn. I 1841 gav kongen selv et skib i Åbenrå sit navn, »Christian VIII«; i 1853 navngav amtmanden i Rønne en bark på kongens vegne, »Frederik VII«. I 1838 var det sognepræsten i Kallundborg, der gav »Caroline« navn, og fra Nykøbing F siges, at det i 1850'erne oftest var en af byens spidser, en sjælden gang en dame, der nævnede navnet. Men man må formode, at det hyppigst var skibsbyggeren selv, der råbte navnet, af og til måske rederen. Kun

sjældent afløb skibet navnløst, som f.eks. brig »Kronprinsesse Caroline« (Svendborg 1842), idet kongehusets tilladelse til at bruge navnet endnu ikke forelå, eller stenfiskeren »Sten« (Rødvig 1953), hvis navn i sidste øjeblik blev forbudt af Skibsregistreringen, fordi et andet skib allerede bar navnet; senere kom den så til at hedde »Søstjernen«. Da skonnert »Nova Scotia« blev stående på beddingen og absolut ikke ville ud (Middelfart 1919), anså man navnet for at være uheldigt, og den blev da næste dag omdøbt til »Solstraalen«, hvorefter den løb af uden problemer. En ufravigelig regel før som nu - lige med undtagelse af orlogsskibe - var det, at skibets navn blev hemmeligholdt og absolut ikke måtte røbes, før det var udråbt, ellers ville det kun bringe ulykke. Kender det onde ens navn, har det magt over én. Det er derfor klart, at billedskæreren, der skar navnebrættet, eller den der syede navnevimplen før søsætningen, måtte sværge at holde det hemmeligt. Nogle skibsbygmestre skrev af forsigtighed navnet agter med kridt i sidste øjeblik. Over navnebrættet var der stiftet en træplade fast, eller det var dækket med sækkelærred, sejldug eller papir. Dette dække var forbundet med en snor til en pæl el.lign. i land, og når skibet løb ud, blev det revet af, så navnet blev åbenbaret. Samtidig blev den sammenrullede navnevimpel udløst ved et ryk i flaglinen.

Før eller efter afløbet eller også ved den påfølgende fest blev der holdt velmente taler af bygmesteren, rederen, byens borgmester, en repræsentant for arbejderne, eller andre der følte sig kaldede. Det er som før nævnt mærkeligt at se, hvor sjældent gejstligheden optrådte. Vi kender kun eksempler fra Pedersværft 1781, Kalundborg 1838 (præsten navngav skibet) og Helsingør 1841 (salmedigteren C.J. Boye) og 1852. Men dette er et gennemgående træk ved søsætningsfesterne i alle de protestantiske lande i modsætning til de katolske, hvor præsten altid er aktivt med.

Efter søsætningen fulgte en skåldrikning i øl, snaps, punch, og om aftenen et gilde for dem, der havde bygget skibet. I Åbenrå kaldtes det *skibsbarsel*, i Skibhuse, Svendborg, Holbæk og på Thurø, Tåsinge og Fejø *løbegilde*, i Fåborg *spisegilde*, i Marstal *rullegilde* - et minde



Det ældste kendte billede af en flaskedåb i Norden er P.C. Holms maleri (her i udsnit) fra søsætningen af barkentine »Ernst Dreyer«, bygget 1869 i det tidligere danske Altona som byggenummer 100 på Ernst Dreyers værft. Skibet er smykket med et væld af flag og de for nordtyske nybygninger karakteristiske krans. Skibet løber ud med agterstævnen forrest. Ved forstævnen står gudmoderen under en paraply, parat til at kaste flasken, fastgjort til en line, mod boven, mens værftsfolkene slår klodserne fra; navnebrættet er allerede afdækket. - Altonaer Museum. *The earliest known picture of a bottle being used to christen a ship in Scandinavia. A detail from a painting by P.C. Holm of the launching of the barkentine Ernst Dreyer, built in 1869 in the former Danish port of Altona by the Ernst Dreyer shipyard (No. 100). The vessel is decorated with a large number of flags and the garlands customarily displayed on new buildings in N. Germany, and is launched stern first. The lady sponsor, with an umbrella at the bows, is about to throw a bottle tied to a line against the ship. Workmen are removing the chocks and the name of the ship is already visible. Altona Museum.*

om den tid da skibene blev rullet ud. På Hasselø, hvor man udhulede »eger« af bøgestammer ved fælles hjælp, holdtes *hulegilde*. Festen kunne holdes ved lange borde i værkstedet, i det fri eller på en havnerestaurant, i sømandshjemmet osv. Deltagerne var foruden værft-

tets folk og deres koner også leverandører og håndværkere som sejl-mager, blokkemager, smed, maler og snedker. Man fik festmad, og der var nok at drikke: øl, snaps, portvin, rødvin, rom, samt fine cigarer. Bagefter var der dans og sang. Betalte rederne ikke dette gilde, gjorde bygmesteren det, hvorefter det kom på regningen. Undertiden var udgifterne dertil medtaget i byggekontrakten. Der vankede af og til drikkepenge eller »ducør« til folkene som påskønnelse af godt arbejde. Ved skibsbygmester Jørgen Ring Andersens 25 års jubilæum, der faldt sammen med en søsætning, stiftede han et legat for sine folk.

Mens skibsbyggerne og familie morede sig bramfrit, holdt rederen eller bygmesteren en finere spisning for byens honoratiores og andre fornemme gæster, i reglen med damer. Det kunne foregå på et af byens bedre hoteller, måske på rådhuset eller i det fri, i skoven, f.eks. i et telt, en sjældn gang i lastrummet på skibet. Der var pyntet op med lanterner, lys, flag, blomster og grønt. Maden var fin og vinen også, og der blev atter holdt taler og skålet for skibet, bygmesteren og rederen. Af og til drak man ovenikøbet champagne. I 1700-årene skete det, at der ved de store stabelafløb, f.eks. af kompagniskibe, blev fremstillet skønne lågpokaler af glas, indslæbet med billede af skibet, dets navn og årstal; de blev fyldt med rødvin og gik raden rundt. Handels- og Søfartsmuseet ejer en sådan fra 1754 med indskriften: Vivat Kongen af Danmark! (et af Asiatick Kompagnis skibe). Efter middagen var der bal. Var det et eftermiddagsgilde, kunne der danses på dækket af det nye skib.

Af og til blev begivenheden markeret ved en smuk gave fra rederen til skibsbyggeren eller omvendt. Omkr. 1770 fik værftsejer Peter Applebye, København, i Kina lavet nogle store smukke puncheboller til det formål, med københavnske prospekter og motiver fra hans reberbane (et eksemplar på H&S). Skibsbygger Rasmus Dyreborg og hustru i Fåborg fik 1840 en smuk porcellænsterrin (nu på H&S) med billede af den af ham byggede brig »Kronprins Frederik af Danmark« på siden og en fremstilling af søsætningen i bunden. I Troense fik rederen af den nybyggede skonnert »Laura« 1811 et sil-

keflag med den forøvrigt hyppigt forekommende formelagtige indskrift: Gud med Laura følge/ over Havets Bølge.

Når skibet var oprigget og færdigt, gik det på prøvetur, ofte med gæster. I Åbenrå kastede man i ældre tid fra skibet småmønter til børnene på kajen, for det var en festdag også, hvis da vejret ikke var for barsk, med beværtning og drikkelse, skåltaler og gode ønsker. Flagene var sat. Når turen var forløbet godt, overtog rederen eller partrederiet skibet, og første gang det anløb sin hjemby, var der også festivitas her og måske lysttur for venner og bekendte. Gik skibet så ud på sin jomfrurejse, skete det også under stor opmærksomhed, med talrige vinkende tilskuere i havnen, med kanonsalut og flaghilsen, og rederen kunne sige som på Fanø 1824: Gå så i Guds navn ud efter brød, men ej til død! Kortere udtrykte ejeren af en evert, som omkring 1830 afsejlede fra Ringkøbing, det; han råbte: Sejl let! og skrev på agterstævnen med kridt: Let!, - og det blev fartøjets navn.

Under skibets bygning havde man taget mange varsler om dets fremtidige skæbne, ligesom man havde gjort alt for at sikre sig dets lykke. Det opfattedes som et heldigt varsel, da en fugl i slutningen af 1700-årene byggede en rede på en galliot, som stod på stabelen i Åbenrå, og lagde otte æg i den, og ligeledes da et storkepar i 1857 satte sig på stævnen af fregat »Jørgen Bruhn«, der var under bygning på Kalø. Et godt tegn var det også, når skibet løb ud med medbør, og når søen skyllede hen over dæk, idet skibet tog vandet.

Dårligt tegnede det derimod for skibet, hvis det løb af under hagl og torden, hvis det blev siddende fast på beddingen eller løb af for hurtigt og lavede ulykker, inden det blev bremset, ja eventuelt kæntrade, og især hvis nogen under afløbet kom til skade, så blodet flød eller de døde - så ville skibet ganske sikkert blive en »manddraber«. Et fartøj måtte helst ikke omdøbes og under ingen omstændigheder få et forlist skibs navn. Mod onde væsners anslag kunne det hjælpe at tænde bål under kølen (Kerteminde). Måske var kanonsalutten oprindelig et forsøg på at skræmme dem væk. Derimod var man næsten magtesløs over for »onde øjne«, f.eks. hekses; havde nogen for-

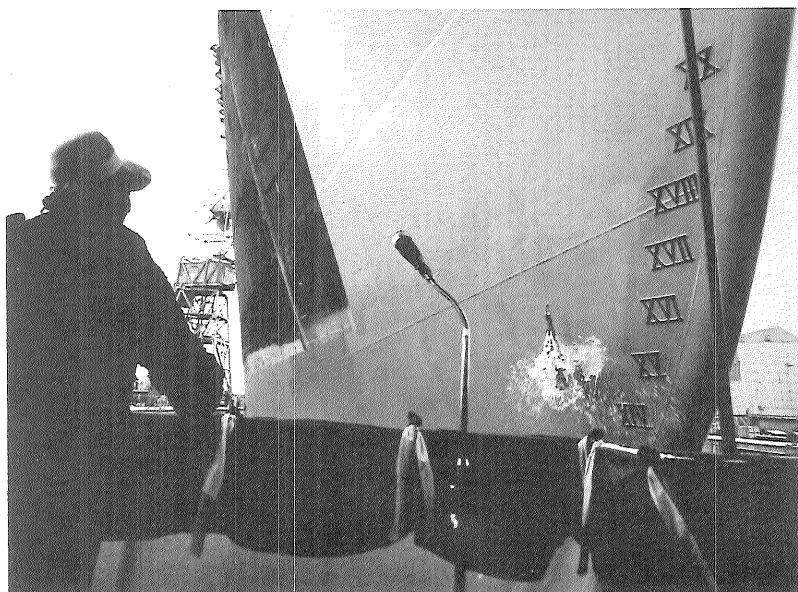
gjort skibet ved at se ondt på det, ville der ikke komme noget godt ud af det. Derfor alle de gentagne ønsker for skibet og dets mandskab, derfor de gudelige sentenser: I Guds navn! Gå med Gud! osv.

Flaskedåb og gudmor

Vort lange, mosaikagtige referat dækker i virkeligheden ceremonierne på protestantisk område, ikke blot i Danmark, og langt op mod vor tid. Men efter 1900 skete der næsten overalt en gennemgribende ændring, som efterhånden slog igennem, også på mindre værfter i Danmark og for den sags skyld internationalt over hele verden, uanset religion og tradition, nemlig *dåben med flaske* foretaget af en *gudmor*.

Flaskedåben kom fra England. I 1600-årene blev de engelske orlogsskibe navngivet af kongen, en prins eller en anden høj person, som ombord hældte rødvin fra et stort forgyldt sølvbæger på dækket og halvdækket og gav skibet navn, hvorefter bægeret blev kastet i søen. Senere forenkledede man ceremonien, men vedblev at »døbe« skibet ved at hælde vin på dækket, hvorefter man drak på skibets velfærd. På et eller andet tidspunkt i 1700-årene har man fundet på at knuse en flaske vin på dækket i stedet for. Første gang en flaskedåb er fundet omtalt, er 1780, da HMS »Magnanime« blev søsat og navngivet i Deptfort,⁷ men skikken, som desværre ikke beskrives nøjere, må selvfølgelig være ældre. Den bredte sig øjensynligt hurtigt inden for orlogsflåden, og allerede i 1790'erne døbte man amerikanske orlogsskibe med flaske. Kort efter 1800 træffer vi den under søsætning af handelsskibe, både i England og Amerika, og derefter gik den sin sejrsgang over jorden. Indholdet af flasken kunne være rødvin, sherry, rom, whisky - kort sagt alt, blot det var »spirituelt«. Først efterhånden satte champagnen, som dels ansås for at være noget særlig fornemt og dels skummede så dejligt, sig igennem som dåbsvæske, selv om man også efter år 1900 mange steder endnu brugte rødvin, rom el.lign.

Op til efter 1800 var det skik, at en mand fra kongehuset eller admiralitetet navngav flådens skibe i England, men i 1811 bestemte



Moderne flaskedåb hos Burmeister & Wain 1964. Gudmoderen på tribunen har trykket på knappen og udløst flasken, der med champagnebrus knuses mod siden af det russiske fryseskib »Golfstrim« (Sudoimport, Moskva), som straks løber af. - Fot. B&W. *A modern launching, Burmeister and Wain, 1964. On the platform a lady sponsor has just pressed a button and a bottle of champagne breaks against the Russian refrigerator ship Golfstrim, (Sudoimport, Moscow) which proceeds to slide into the water. Photo: Burmeister and Wain.*

prinsregenten, Georg (IV), at damer - ført og fremmest kongelige - skulle foretage dåben.⁸ Helt ny var ideen dog ikke. Allerede i 1804 døbte en rederhustru vestindiefareren »St. Vincent« i Bristol ved at kaste en flaste vin mod gallionsfiguren, og i Frankrig træffer man fra begyndelsen af 1600-årene og helt op til omkr. 1880 en *parrain* og en *marraine* (gudfar og gudmor), ofte forøvrigt en dreng og en pige. Deres opgave var at udråbe skibets navn, hvorpå præsten stænkede vievand på boven og på dækket.

Eksemplet fra hoffet slog straks an i England, og hermed var *gudmoderen* kommet ind i billedet. Englænderne og forøvrigt også ameri-

kanerne, som hurtigere end andre nationer optog de nye ideer, kaldte hende *sponsor* (også *woman sponsor*, *lady sponsor*, *ship's sponsor*), hvori- mod det gængse ord *godmother* mærkeligt nok ikke er truffet i den forbindelse. *Sponsor* (latin, til *spondere* = love højtideligt, forpligte sig til noget) betyder inden for oldkirken dåbsvidne, fadder, gudfar eller gudmor. I tysk bruges både ved barne- og ved skibsdåb (*Tauf*)*pat- in*, i hollandsk *doopster* (den der døber), mens man i de skandinaviske sprog har benyttet det gamle kirkelige nordiske ord *gudmo(de)r*. Det ældste sikre belæg herfor, vi har truffet, er imidlertid først fra 1887 (Helsingør), men det kan være ældre. I virkeligheden er der dog ikke tale om en rigtig gudmor, idet hun giver navn og døber, og det gør en gudmor ved barnedåben jo ikke. I Danmark er man forøvrigt siden omkr. 1950 kommet ind på at kalde hende *navnemoder* for at undgå sammenfald med den kirkelige dåb. Ordet gudmor sidder dog så fast og er så markant, at det ikke er let at udrydde, og begrebet bruges som sagt også internationalt. I Holland har man dog ligesom i Danmark af og til brugt ordet *naamgeefster* (navnegiver), dokumenteret fra 1950'erne.

Os interesserer her spørgsmålet, hvornår flaskedåben ved gudmor er kommet til Danmark. At ideen så at sige lå i luften, kan man læse ud af Thomasine Gyllembourgs roman »Een i Alle« (1840), som fortæller en episode, der foregår omkr. 1820 i Randers. Her er et skib bygget, og rederen og et par venner holder en lille fest på en restaurant. En af vennerne lader proppen på en champagneflaske knalde, skænker i glassene og siger: Med dette skud saluterer jeg det nye skib og udbeder mig den gunst, at det må døbes med navnet Mariane ... Tredobbelt hurra for Mariane! Skibet Mariane følge held og lykke!

Mange af de første danske dampskibe blev bygget i England, og det er sandsynligt, at en del af dem kan være blevet døbt efter landets skik af en gudmor ved søsætningen. Det første »døbte« danske skib vi har fundet, er H/S »Jylland«, som i 1851 byggedes i London, hvor det døbttes i en flaske vin af den danske generalkonsul Westenholz' hustru Ingeborg.⁹ - I 1864 købte den senere grundlægger af

Helsingør Jernskibsværft Mads Holm en engelsk bark »Skimmer of the Sea«, som i Hong Kong skulle omdøbes til »Emilie«. Det skete ved et større gilde ombord, og skibet døbt i champagne.¹⁰

Man har således ikke været helt uvidende om denne slags dåb i Danmark. Ud fra det materiale vi kender, kan flg. liste, som selvfølgelig ikke er absolut, opstilles. Årstallene angiver dokumenterede eksempler. (?) betyder, at flaskens indhold er ukendt.

1860? *Altona*, Ernst Dreyer (champagne) - gudmor

1865 *Nykøbing F*, E.C. Benzon (champagne) - gudmor,
senere også skipperen

1869 *Altona*, Ernst Dreyer (champagne?) - gudmor

1882 *Svendborg*, Sophus Weber (champagne) - gudmor

1883 *Helsingør* Jernskibsværfts første skib (champagne) - gudmor

1883 *København*, Ny Kalkbrænderi, Rosenfeldt (?) - gudmor

1887 *Helsingør*, Rohmann & Barfoed (?) - gudmor

1894 *Skibhusene* (Odense), N.F. Hansen (?) - ?

1894 *Nyborg*, Fløytrup & Schmidt (?) (vin) - lille pige

1897 *København*, B&W (sodavand og skibsøl) - gudmor

1899 *Københavns* Flydedok (?) - ung pige

Før 1900 *Bandholm* (brændevin, rom ell. champagne) - skipperen

Fra alle andre danske værfter kendes først beretninger herom fra vort århundrede. At Altona muligvis er det første sted, hvor flaskedåben er indført, er måske ikke så sært, idet man i Hamborg kan have kendt den, selv om vi ingen vidnesbyrd har derom. Den ældste os bekendte flaskedåb i Tyskland fandt sted 1856 i Damgarten (Mecklenburg), hvor en kaptajn slog en flaske vin mod skibets bov.

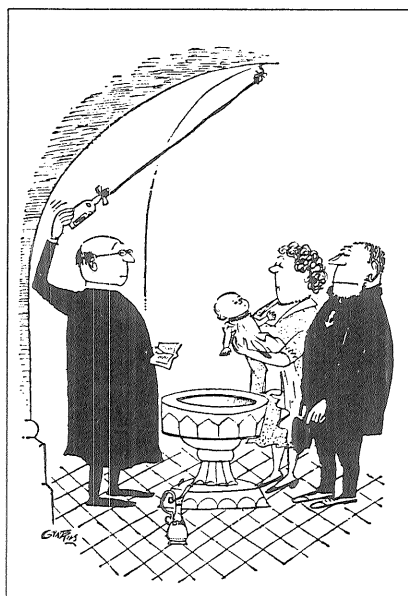
At Burmeister & Wains værft første gang anvendte flaskedåben så sent som i 1897 ved S/S »Livonia«s søsætning, er interessant. Rederiet, D/S Baltic, Riga, forlangte en sådan dåb, som var brugelig i England, hvilket satte værftet i stor forlegenhed, fordi direktionen ikke kendte noget til en sådan. Heldigvis havde værftets skibsbygmester W. Johansens kone tidligere døbt to skibe i England, så han og hun ordnede det hele; bl.a. fyldte han den pyntede champagneflaske med en blanding af sodavand og skibsøl.¹¹

Hvad enten den nye type dåb foretages på et træskibs- eller jernskibsværft, er der mange ligheder med den tidligere skildrede navngivning ved søsætningen: udsmykninger, flag, festivitas, taler, fester osv. Vi vil her derfor kun referere de nytilkomne elementer i sammenstillet form.

Gudmoderen optræder i 99% af ceremonierne, hvad enten det er en lille pige, ofte rederens eller kaptajnens datter, eller en voksen dame, en kvinde med tilknytning til værftet eller rederiet, en berømt person, hustruen til et højtstående medlem af samfundet, i nogle tilfælde en dame af kongehuset. Nogen særlig dragt er ikke obligatorisk, men i hvert fald i de første årtier af vort århundrede var hun gerne klædt i hvid kjole. Ofte får gudmoderen overrakt en buket før dåben og pyntes måske med en kokarde eller roset i de nationale farver.

I enkelte tilfælde har en mand dog døbt, i Nykøbing F i 1870'erne således skipperen, og det samme var tilfældet før og omkr. 1900 både på Thurø og i Bandholm og Korsør; på samme tid døbte borgmesteren i Nyborg et skib. Ca. 1914 var det en reder i Korsør, som døbte. I vore dage taler man endda om, at man vil anfægte kvindens eneret og atter indføre begrebet *gudfar* eller *gudmand* (Frederikshavns værft 1982).

Dåben er tidligere enkelte gange foretaget ombord på skibet, således at flasken knustes over førstævnens top, og indholdet løb oppefra ned over boven (København 1883, Nyborg 1894, Thurø ca. 1900), men normalt har det dog været og er det stadig, at gudmoderen står på land foran boven - hvilket forudsætter, at skibet løber ud med agterstævnen forrest, - enten på jorden eller på en forhøjning, en kasse eller spanteplanen. I vore dage bygger man en tribune foran boven, smukt pyntet med gran, blomster og flag. Her er også anbragt et mekanisk udløsningsapparat, som gudmoderen kan sætte i sving ved at trække i et håndtag eller trykke på en knap. Undertiden skal hun med en sølvsaks klippe en silkesnor over. At hugge snoren over med en fin lille økse er meget brugt i udlandet, men er vist aldrig forekommet her. Ved disse kunstfærdige foranstaltninger sik-



Der er flere ligheder mellem dåben af et menneske og et skib. Tegneren Gantriis har her i humoristisk form givet sin opfattelse af flaskedåb af en sømandsbaby. - Lånt fra Frivagten, maj 1955. *There are a number of similarities between baptising a person and christening a ship. This cartoon by Gantriis gives a light-hearted view of a sailor's baby at the font.*

Courtesy of Frivagten, May 1955.

res det, at flasken rammer skibet og knuses mod boven eller mod siden af forskibet, - selv om den risiko foreligger, at den kan ramme ved siden af, eller at skibet kan løbe ud for tidligt, f.eks. hvis nogen kommer til at trykke på knappen i utide. I ældre tider var det enklere, men da var skibene også mindre: gudmoderen (eller gudfaderen) tog om flaskehalsen og slog den direkte i boven eller kylede den med håndkraft mod sit mål, hvilket kunne være ret risikabelt. Flere ulykker med en flaske i nakken, skår i ansigtet og champagne over det fine tøj kendes.

Hvor skibene løb »stævnret« ud (med forstævnen forrest), den

ældre måde, som nogle steder først ændredes i vort århundrede, måtte flasken kastes mod agterstævnen (1865 i Nykøbing F, ca. 1900 i Bandholm).

Som nævnt indeholder flasken i reglen champagne, af og til af sparsommelighed en lidt billigere »søsætningschampagne«, hvis det ikke bevidst er en blanding af mousserende vin og andet, som skummer godt, f.eks. som på B&W skibsøl og sodavand. Men også andre former for vin og spiritus har været brugt i Danmark: rødvin, sherry, rom, brændevin, ja en enkelt gang endda øl. Afholdsfolk blandt redere har kommet rød eller gul sodavand eller seltersvand i flasken - der dog altid er en champagneflaske for synets skyld. For at markere rederiets herkomst og skibets fremtidige fart har man lejlighedsvis fundet på andre væsker: vand fra Ribe å, smeltevand fra Grønlands indlandsis, nordsøvand (rederiet Lauritzen), kirsebærlikør (Heerings rederi), flydende gas (A/S Kosangas), og når det drejer sig om skibe bygget i Danmark til udenlandske rederier f.eks. rom fra Brasil, vand fra Eufrat og Tigris, saft af modne appelsiner osv.

Flasken er - uanset indholdet - næsten altid blevet pyntet på forskellig vis: med sølvpapir, cellofan, røde og hvide silkebånd (eller for fremmede skibes vedkommende deres respektive nationalfarver), med en sløjfe med skibets navn eller en roset med værftets emblem. I et sjældent tilfælde har den været forklædt med kreppapir, bånd og klude som en grønlandsk dukke (Fåborg 1962, grønlandsk redningskutter). Af og til vikles der gazebind om, så skårene ikke flyver vildt.

At flasken *skal* knuses, så indholdet sprøjter ud, siger sig selv. Elers opfylder den ikke ideen med det hele: at døbe skibet. Derfor har man forsigtigvis på nogle værfter ridset den med en glarmesterdiamant forinden. Faren ligger dog nær, at den kan sprænges for tidligt, hvis der er for megen fut i den. En reserveflaske holdes altid i beredskab.

Der er dog stadig værfter, hvor flaskedåben ikke er trængt ind, og skibene søsættes som »hedninge«. I Gilleleje har der f.eks. aldrig

været dåb, og i Lynæs kun sjældent. Vikingskibet »Hugin«, bygget 1949 i Frederikssund, blev ikke døbt heller - af historiske grunde: vikingerne var ikke kristne. Rederiet Olau-Line lod som princip sine skibe løbe af uden dåb.

I andre lande, f.eks. Tyskland, Norge og Sverige, har værftet sørget for, at gudmoderen får flaskehalsen og -proppen, eventuelt med båndene, med, enten til erindring eller oftest til at anbringe bag en glasrude i skibets salon som en slags maskot. Hertillands har man kun enkelte gange fulgt denne skik. I Helsingør gav man 1912 flaskehalsen til gudmoderen, i Svendborg omkr. 1915; i Nykøbing M har hun lejlighedsvis fået proppen. Sædvanligvis udleverer værfterne dem kun, når det ønskes.

’ Samtidig med at gudmoderen udløser flasken, fremsiger eller udråber hun dåbsritualet med navn. Det lyder i sin enkleste form: »Dit navn skal være ... Held og lykke følge dig« Men det kan varieres i det uendelige: »Jeg døber dig ... Gid held og lykke må følge dig og dem, der skal sejle med dig på alle have til gavn for rederiet og til ære for Danmark!«. Af og til siges det på vers som f.eks. i Svendborg:

»Af danske skoves eg/ og bøg du bygget blev./

Sejl lykkeligt fra havn til havn/

Danmark til ære, rederiet til gavn,/

Modtag i dåben »Lotti« som navn!«

At gudmoderen skal have en gave overrakt ved festligheden efter dåben, er almindelig skik i vort århundrede. Det er i reglen værftet, der giver den såkaldte *dåbsgave*. Det kan være et armbåndsur, en sølvting, f.eks. en skål eller et fad med indgravering af skibet, smykker som ringe, armbånd, guldlænke som ankerkætting, broche af platin med brillanter og værftets bomærke o.lign.

Selv i vore moderne dage tager nogle varsler af hændelsesforløbet under dåben. Et dårligt kast med flasken, specielt når én bliver ramt af den eller af skårene, tyder ikke godt. Løber skibet for tidligt af, går snoren med flasken i stykker, eller forfejler flasken sit mål, må en eller anden på værftet sørge for, at den bliver knust på skibet bagefter, ellers bliver det en hedning. Forløber det hele godt, hvad der heldig-

vis oftest er tilfældet, kan man trække vejret frit: Godt afløb, godt skib!

Folkemindeforskere og religionshistorikere har spekuleret meget over, hvorvidt man kan sammenligne dåb og navngivning af et skib med den kristne dåb af et barn. Det er tydeligt nok, at der er en del fællestræk af ydre art, men også mange forskelle. Man træffer ofte mennesker, der glatvæk sammenstillen de to ting, mens kirkelige kredse kalder det blasfemi og mener, at ord som skibsdåb og gudmor bør udryddes. Man må dog rent logisk indrømme, at de protestantiske skikke - inklusive flaskedåben - teologisk set ikke kan hævdes at være kirkelige. Der er jo også kun undtagelsesvis en præst med. Derimod har den romersk- og græsk-katolske kirke anerkendt sine ceremonier som en kristelig og hellig handling og har allerede i middelalderen skabt et ritual derfor. Og dog må man sige, at selv den katolske skibsdåb ikke er ren kristelig, men har stærke rødder i antikkens religion, f.eks. med hensyn til renselse af skibet (*lustratio navis*) og drikoffer (*libatio*).

Hvorom alting er, er de fleste sædvanligvis særdeles interesserede i emnet, og ingen kan vel føle sig uberørt, når en vældig kolos, som et skib oftest er i dag, lader sig føde ved søsætningen og med sine enorme kræfter tær sig som et mere eller mindre utæmmet barn. Det føles som indblæst af naturkræfternes stærke ånd.

Søsætningen har også et juridisk aspekt, som tydeligst har fået udtryk i en kendelse, som De forenede Staters højesteret afgav i 1902:¹²

»Et skib er født, når hun er søsat, og lever så længe hun bevarer sin identitet. Før sin søsætning er hun en blanding af træ og jern - et almindeligt stykke personlig ejendom. ... I dåben under søsætningen modtager hun sit navn, og fra det øjeblik, hendes køl berører vandet, undergår hun en forandring og kommer ind under admiralitetets (søens) retsområde. Hun får sin egen personlighed, er kompetent til at afslutte kontrakter og er som individ ansvarlig for sine forpligtelser. ... Hun er også i stand til at begå uret og er ansvarlig

for skader, som måtte opstå derved ...«

Ingen kan vel efter dette nægte skibet at være i besiddelse af en individuel personlighed, en sjæl, der minder meget om et menneskes.

Noter

Her er kun givet henvisninger til enkelte vigtige kildesteder. Forfatteren har i mange år samlet stof til en fremstilling af søsætningsceremoniernes internationale historie. Hele kildematerialet vil til sin tid blive opbevaret på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

- ¹ *E. Mogk*: Die Menschenopfer bei den Germanen (Lpz. 1909), 618ff; *Hjalmar Falk*: Altnordisches Seewesen (Wörter und Sachen IV, Heidelberg 1912), 28f.
- ² Flateyjarbók II (Chri.a 1862), 605; *Ad. Franz*: Die kirchlichen Benediktionen im Mittelalter (Freiburg 1909), 629ff.
- ³ *Henning Henningsen*: När började skeppen bära namnet målat på skrovet? i Longitude 4 (Stockholm 1969).
- ⁴ Illustreret Tidende 1864-65, 35.
- ⁵ Vikingen 1931, hft. 11, 3.
- ⁶ *Henning Henningsen*: Coins for Luck under the Mast, Mariner's Mirror 51 (1965), 205ff.
- ⁷ Notes and Queries, 9th Ser. IV (1898), 228.
- ⁸ *Robert G. Skerrett*: The Baptism of Ships (Annapolis 1909), 549.
- ⁹ Berlingske Tid. 17/3 1881.
- ¹⁰ Fra det gamle Gilleleje 1941, 42.
- ¹¹ B&W-Bladet 1944, hft. 2.
- ¹² *Don H. Kennedy*: Ship Names, Origins and Usages (Newport News 1974), 9.

LAUNCHING, NAMING AND CHRISTENING SHIPS IN DENMARK

Summary

We have no descriptions in Denmark of launching ceremonies in early or medieval times. The Norwegian and Icelandic sagas tell us that in early times ships were pushed into the sea on rollers, and a cow or sheep was sacrificed and afterwards eaten by those present. In the Middle Ages, according to Catholic custom, a priest in procession would cleanse the ship with holy water and incense, bless it and give it a name, often that of a saint, who would thus take the ship under his protection. Often, too, the owner would take sacred symbols aboard as a sort of talisman.

In 1536 Protestantism was introduced into Denmark and the church no longer assisted at such ceremonies except at the launching of naval vessels when usually, though by no means always, a priest was present. There would be a gun salute, trumpets and drums, cheers, flags and a splendid banquet afterwards.

Not until after the middle of the eighteenth century do we find any very detailed information about the launching of merchant ships. Originally they were rolled down the beach with the assistance of the entire neighbourhood, who were generously plied with food and drink in the process in return for their efforts. During the nineteenth century building slips were built at many places along the coast so that ships could be launched straight into the water, originally stem first but later with stern first.

While the ship was actually being built a number of minor celebrations marked, for example, laying the keel, raising the stem, stern and frame, planking, stepping the masts and laying the deck. Shipyard workers were treated to food and drink and coins put under the mast to ensure good luck for the vessel - a custom still followed in many places.

For the actual launching care was taken to choose a propitious day, that is not a Friday nor the thirteenth of a month. When the right day was fixed all was made ready for the launching. A sled was built under the hull and the slipway skids were well greased with tallow or soft soap so that there was no risk of the ship getting stuck halfway. It was decorated with flags, sometimes with flowers and garlands. Usually a large crowd came to watch, including local bigwigs perhaps even civic officials or royalty. After a speech and a song especially written for the occasion the builder or owner - or more rarely, perhaps the mayor or even the King - would pronounce the name of the ship for all to hear as the nameboard was unveiled and the pennant unfurled. It was thought to bring bad luck if the name was known before launching. There were cheers, a flourish from the band and a roar of cannons as the ship slid into the water. The launching was watched carefully. If it took place without mishap that augured well for the future.

After the launching there was a big celebration with lots to eat and drink for the shipyard workers and their families. For the master, shipowner and other distinguished guests the builder gave a fine dinner, with a great many speeches and songs and, afterwards, dancing. When the ship was finished it went on a trial trip and this was another occasion for a celebration, and similarly when it sailed on its maiden voyage.

A new feature in these ceremonies, which by and large corresponded with international tradition, made its appearance gradually towards the end of the nineteenth century. A kind of christening with a bottle was introduced, carried out by a lady sponsor, as had become the fashion in England. The first record of such dates from 1780, when HMS *Magnanime* was launched at Deptford. How old the custom was is not known. In 1881 the Prince Regent, later George IV of England, decreed that in future naval vessels would be christened by ladies, particularly members of the royal family. Until then the task had been performed by men. Thus the two customs of breaking a bottle and of having a lady sponsor fused into one and caught on immediately in England and in America. It spread slowly but surely over the rest of the world and is now practically universal, even in alien cultures where it certainly does not belong.

The first record we have in Denmark of a lady sponsor breaking a bottle against a ship is from the 1860s, though really it is only in the present century that this form of christening has become common. Burmeister and Wain, Copenhagen, the largest and oldest iron shipbuilding yard in Denmark, for example, did not introduce the practice until 1897 and then under pressure from the owner.

Present day launchings are still accompanied by the same jollifications, flags and decorations, speeches and dinners as before. A new feature, as we have already mentioned, is that a lady sponsor- or in very rare cases a man- gives a signal from the platform for the launching and, at the same time, operates a switch which swings the bottle to break against the bows. As she does this she pronounces the standard words, including the name of the ship which is still kept secret until the actual launching, with good wishes for its future. Briefly, they are: »I christen you May luck and good fortune go with you and your crew«.

Nowadays it is always a champagne bottle which is used, decorated with ribbons and favours and more often than not actually containing champagne. In the past wine, sherry, rum or something similar were usual. Sometimes on moral grounds a non-alcoholic beverage such as mineral water or orangeade was used, or even a liquid which symbolised either the shipping line or the ship's destination, such as water from Greenland's icecap, or river water from the Euphrates. Frequently the connection was somewhat far-fetched and remote. Superstition has it that the liquid must be alcoholic, otherwise it is ineffective. A recent innovation, too, is that the lady sponsor is given a present to mark the occasion, for example a piece of precious jewel-

lery or a piece of silver bearing a picture of the ship, which is presented to her at the banquet afterwards.

Most mariners think that christening a ship, which has many similarities to, though more differences from, the Christian baptism of children, is a very natural procedure. A ship is like a living creature, with good and bad qualities, full of whims and with a will and spirit of its own like a human being, particularly a woman. Indeed in many countries, though seldom in Denmark, a ship is called »she«.