

AMERICA, ARGUS OG NIELS

Om en berømt amerikansk skonnerts indflydelse på dansk skibsbygningskunst

Af

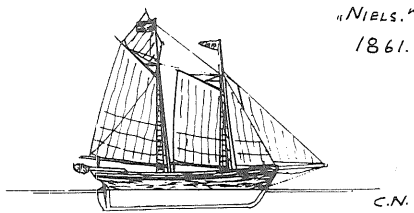
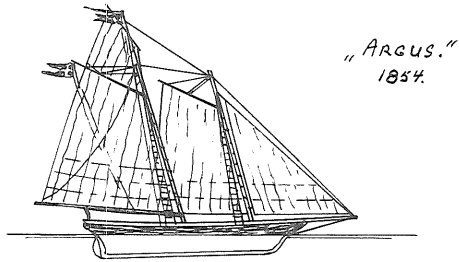
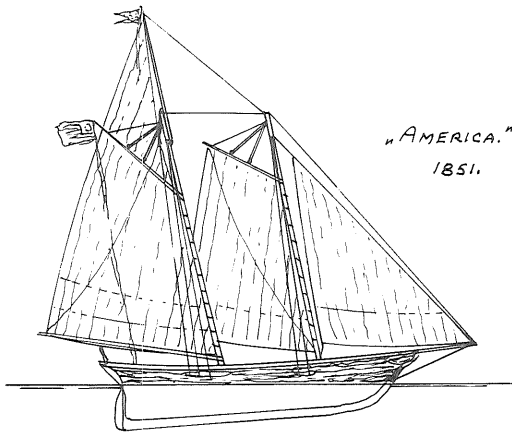
MAX VINNER

Max Vinner er velkendt blandt træskibsejere blandt andet gennem sin virksomhed som redaktør for T.S.-bladet. Max Vinner har desuden i mange år været en af hovedmændene i bådlaugene, der sejler med Nordlandsbåden »Rana«, hvor man gennem sejladsforsøg har indvundet nye erfaringer vedrørende sejlegenskaberne hos vikingetidens fartøjer. Christian Nielsen var meget interesseret i de 3 omtalte fartøjers fælles træk, og Max Vinner har i sin artikel samlet og udnyttet Christians notater, optegnelser, skitser og tegninger.

GEORG STEERS, NEW YORK

Frihedskrig, almindelig krig, slavehandel, sørøveri og smugleri; det unge Amerikas historie var fuld af gode påskud til at udvikle hurtigtsejlende skibe til brug både på den legale og illegale side af lov og retfærdighed! Via Royal Navy, som havde haft sit besvær med at indfange disse amerikanske »hartlopers«, nåede rygterne om deres præstationer de engelske sejl sportsmænd, der selv mente, at intet kunne sejle hurtigere end deres bedste både. For at få bekræftet dette var de interesseret i en international match, og lejligheden kom med den første verdensudstilling i England 1851. Der blev sendt en invitation til New York Yacht Club, og da de fleste større engelske yachter var skonnertriggede, og da man kendte New York-lodsskonnerternes berømmelse, blev det foreslået som »eminently fitting«, hvis amerikanerne ville sende sådan en til England.

I Amerika var interessen ikke mindre. Man havde faktisk allerede i 1839 bygget landets første egentlige yacht, en 96' skonnert »Onkaway« til dette formål. Men det var godt, at den ikke blev sendt af sted, for selv om den var ekstrem hurtig, var den også ekstrem usø-



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Fod.

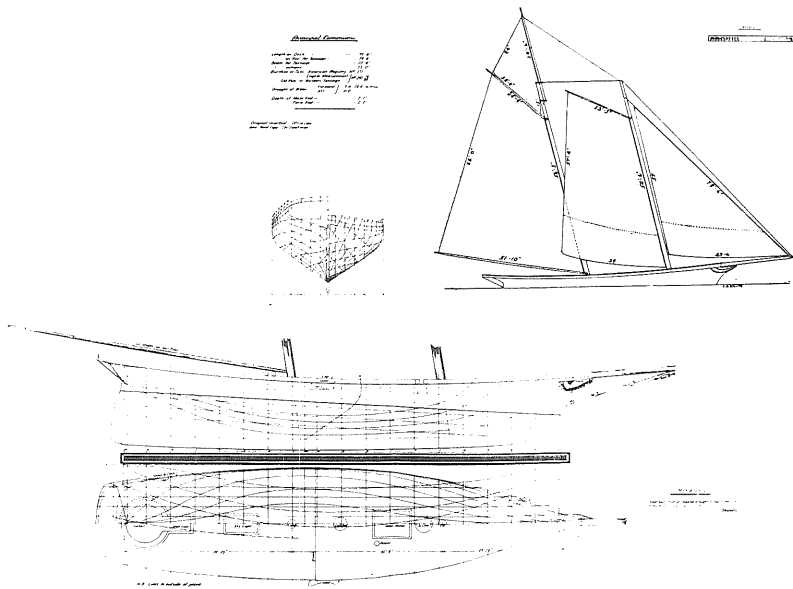
Tegning udført af konservator Christian Nielsen. *Drawing by Christian Nielsen, formerly conservator at the Danish Maritime Museum.*

dygtig, hvilket førte til, at den forliste i West Indien 1848 som orlogsskib, fordi den var blevet for tungt armeret. »Onkahye«s første ejer hed John C. Stevens, og han fik nu den unge konstruktør Georg Steers til at skabe ham en ny skonnert »Gimcrack« (»nytteløs«) på 51'. Den blev imidlertid ikke nogen succes; den eneste grund til at den er gået over i historien er faktisk, at New York Yacht Club blev stiftet om bord den 30. juli 1844 med netop John C. Stevens som formand.

Da den engelske udfordring kom, mente Stevens, at det var bedre at samle penge ind til at bygge en ny båd for, end at sende en af de eksisterende lodsskonnerter. Som konstruktør havde han valget mellem de to mest berømte i New York og Boston, som på dette tidspunkt var de eneste steder, hvor der byggedes yachter i Amerika. I Boston havde en ung dansker Ludvig Vind (»Louis Winde«) æren af at være staternes første professionelle yachtskonstruktør. Han var oprindeligt udlært som skibsbygger i Danmark og havde flere vellykkede både bag sig. Hans mesterstykke var »Coquette« på ca. 70'. Den havde bl.a. slået Steven-familiens gigantiske sænkekølskutter »Maria« på 110', som indtil da blev regnet for Amerikas hurtigste fartøj.

Georg Steers var født i 1820 som søn af en udvandret engelsk skibsbygger, der havde slået sig ned i New York. Før Georg var 20, havde han allerede flere vellykkede fartøjer bag sig, og i 1849 lykkedes det ham at skabe den hidtil hurtigste lodsskonnerter »Mary Taylor«. Dette og så det faktum, at Stevens kendte ham fra »Gimcrack«, var nok årsagen til, at Stevens valgte den lokale mand til den vigtige opgave, det var, at udforme modellen til yachten, der skulle møde den engelske udfordring.

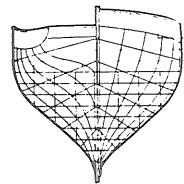
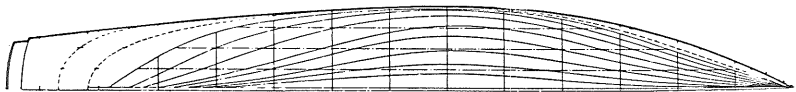
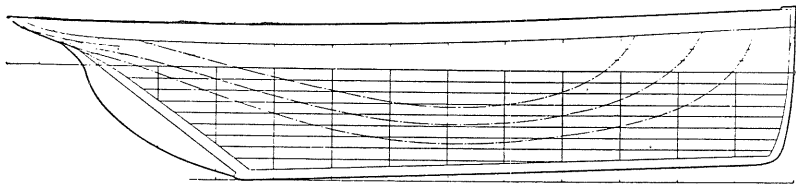
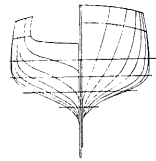
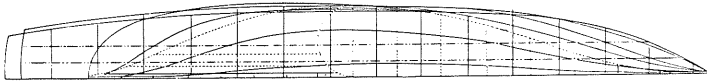
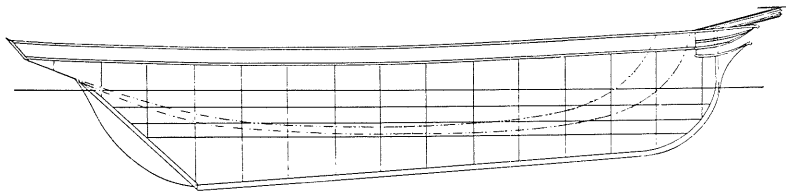
På et tidligt tidspunkt var det blevet bestemt, at skonnerten skulle hedde »America«. Selve byggeentreprisen blev givet til skibsbygger W.H. Brown, hos hvem Steers var ansat som formand. Hele formålet med projektet var økonomisk gevinst ved at vinde væddemål i England, så der er ikke noget at sige til, at byggekontrakten også var affattet som et væddemål: Byggesummen på 30.000 dollars skulle



»America«. Linietegningen er fra det engelske admiralitets opmåling 1851-52. (H.I. Chapelle: The History of American Sailing Ships). Sejltegningen er den originale fra sejlmager Wilson i Port Jefferson. (H.L. Stone: The America's Cup Races). *America. Sheer draught from the English Admiralty's survey, 1851-52. (H.I. Chapelle: The History of American Sailing Ships. The sail plan is the original one from the sailmaker, Wilson of Port Jefferson. (H.L. Stone: The America's Cup Races).*

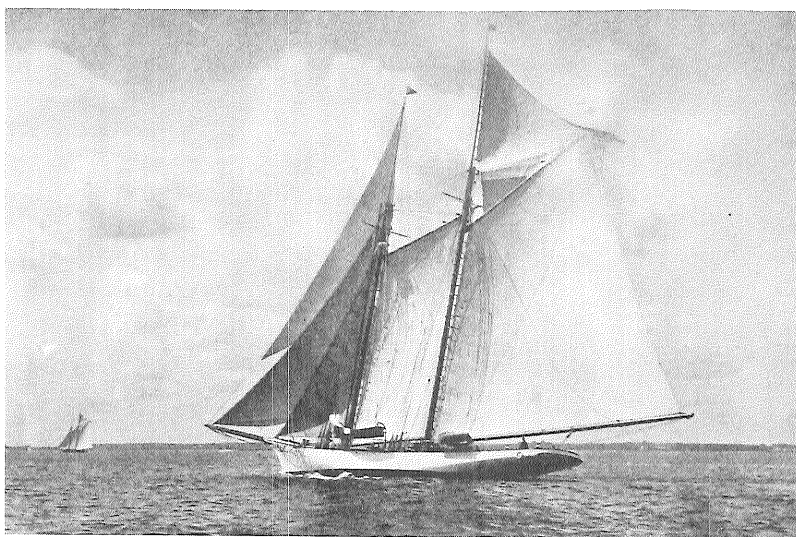
først komme til udbetaling, når to betingelser var opfyldt. For det første skulle skonnerten være den hurtigste båd i Amerika, og for det andet skulle den kunne slå alle engelske yachter. I modsat fald kunne Stevens returnere den til Brown uden betaling! En meget »amerikansk« kontrakt må man sige.

»America« skulle være klar 1. april 1851, men blev først søsat 3. maj. Den 24. maj havde syndikatet fået kolde fødder, da det var åbenbart, at Brown trak tiden ud, og de købte båden af ham, som den var, for 20.000 dollars kontant. Først 18. juni var den klar til sin første prøvesejlads med den førnævnte sænkekølskutter »Maria«,



Skonnerten »Titania« og kutteren »Volante« var englændernes mest avancerede yachter i 1851. (Fra artikel af O. Benzon i «Hvide Sejl» 1948, red. Einar Olufson).

The schooner Titania and the cutter Volante, the two best English yachts in 1851. (From an article by O. Benzon in Hvide Sejl (White Sails) 1948, ed. Einar Olufson).



»America« efter den sidste ombygning i 1885. (H.L. Stone: The America's Cup Races). America after its final refitment in 1885. (H.L. Stone: The America's Cup Races).

der slog den overlegent. Hermed var det klart, at den første betingelse i byggekontrakten ikke var opfyldt, og Brown har nok været glad for sine 20.000!

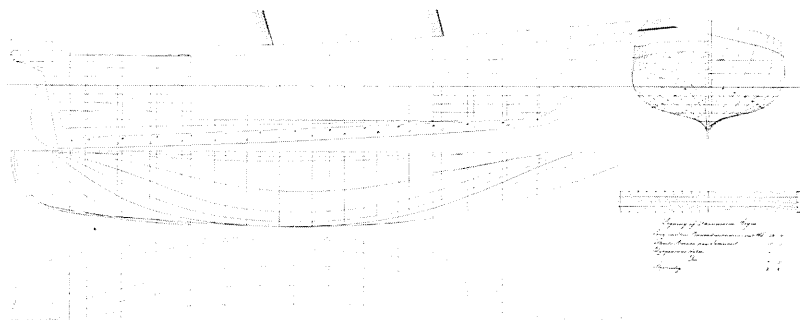
Hvad havde konsortiet så fået for sine penge? En mellemstor skonnert på 101' med en vandlinie på 90'3" og en bredde på 23'. Tonnagen var 171 tons efter amerikansk måling og 210 efter engelsk. Skrogets linier var karakteristiske ved en meget langstrakt og hul indgang, en slank og meget flad midtskibssektion og et langt udløb, der var en smule fyldigere end forskibet. Største bredde var lidt agter for midtskibs. Profilen var med underløben stævn og en del styrlastig med dybgang 6' for og 11' agter. Bundrejsningen midtskibs var 35°, og bunden var ret over flere spanter uden hulning ud eller ind fra spunningen og op til slaget (den buede overgang fra bund til skibsside), som lå helt oppe i flydevandlinien. Herved fremkom en stor plade, som skibet kunne læne sig op ad ved krængning.

Det gav stabilitet, samtidig med at den våde overflade var reduceret til den rette flades minimum. Alt i alt var der tale om en meget stiv båd, som sejlede med en meget moderat krængning og tilsyneladende først mødte søen midt mellem masterne, for først der så man bov-bølgen.

»America« blev ikke bygget efter tegning, men efter model, så de eksisterende linietegninger er fremkommet efter opmålinger af selve skonnerten. Den her gengivne er efter den første opmåling, som det engelske admiralitet lod udføre ved Portsmouth Dockyard uden Stevens eller andre amerikaneres vidende - altså ren spionage! De øvrige opmålinger og tegninger er af forskellig kvalitet og varierer en del indbyrdes.

Hvad der imidlertid skulle vække mest opsigt i England, var ikke skroglinierne men »America«s rig. Sejlarealet til kapsejladts var 5260 kvadratrod = 490 m² fordelt på storsejl, forsejl og stagejyl, der som alle amerikanske sejl var syet af tæt vævet bomuld og skåret meget fladt. Storsejlets underlig var lidset til en bom på 53' (16,2 m). Senere fik også stagejlet en bom på lidset underliget, men forsejlet (som amerikanerne kalder det, vi ville nok kalde det »skonnertsejlet«) havde ingen bom, så det kunne overlappende storsejlet. Sejlene førtes på to parallelle master, der hang hele 12° agterover. Formasten var kullet som på alle amerikanske lodsskonnerter, men stormasten førte en lille løs stang, hvorpå der kunne sættes et mindre trekantet topsejl.

Den almindelige fordom omkring »America« hævder, at yachten var revolutionær, og at dens konstruktør var en genial nytænkter, der havde gjort oprør mod den gamle skrogform »cod's head and mackerel tail«, hvor skroglinierne er meget fyldige forude, og største bredde ligger foran for midtskibs, hvorved udløbet bliver langstrakt som en fiskehale. Det er imidlertid ikke korrekt! Det oprør havde fundet sted lang tid før ikke blot i Amerika, hvor mange skonnerter før 1850 var bygget med skarp og hul indgang og største bredde agter for midtskibs, men også i Europa. I 1794 erobrede englænderne således en stor fransk fregat »Pomone« (44) på 1239 tons med denne



Byggetegning til »Argus«. (Handels- og Søfartsmuseet). *Design for the Argus.* (Danish Maritime Museum).

skrogform, og den blev prototype for de svære engelske fregatter i Napoleonskrigene. Desuden havde Scott-Russel fremsat sin bølgenieteor i England og fået skonnerten »Titania« bygget efter den, nogle år før »America« nåede frem. Og endelig må det nævnes, at flere af de nyere engelske yachter, der kom til at kæmpe mod amerikaneren, rent faktisk ikke var torskehoveder med makrelhale jævnfør linietegningen af »Volante« fra 1851.

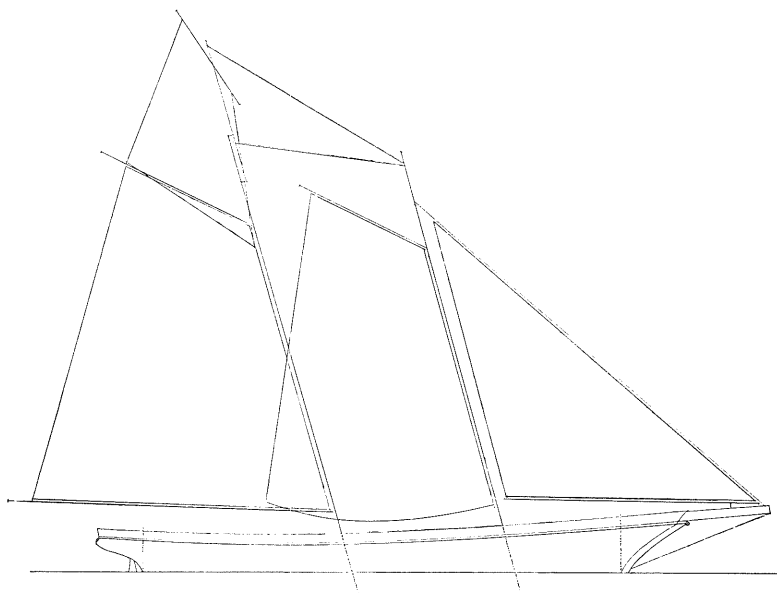
Hvad de flade sejl af bomuld angår, så havde den slags været i brug i Amerika i henved 100 år og underligene havde været lidset til bommene i hvert fald siden sidst i 1820'rne.

Efter en heldig, men ikke rekordagtig, overfart fra Sandy Hook til Le Havre på 20 dage, dukkede »America« op i farvandet ud for Cowes om morgenen den 1. august 1851 i fuldt kapsejladstrim med de store racingsejl, som var slået under i Le Havre. Under indsejlingen mødte »America« en af Englands bedste bidevindsejlere, kutteren »Laverock«, som udfordrede amerikaneren til en gratis dyst de 6-7 miles kryds det sidste stykke til havnen. Det er siden blevet hævdet både fra engelsk og amerikansk side, at Commodore (som han nu blev kaldt) John C. Stevens var en stor sportsmand, fordi han modtog udfordringen »and let her go«. Men han var snarere en stor

idiot, der i bogstaveligste forstand begik en kapitalbrøler. »America«s sejr blev nemlig så stor, at det fremover blev umuligt at arrangere væddemål med de engelske yachter, således at formålet med hele ekspeditionen med et slag var forskertset. Sejren skyldtes ikke blot, at skonnerten var større i tonnage, men især de flade tæt vævede sejl, som tillod den at ligge næsten 1 streg (11°) højere mod vinden og endda gå større fart end »Laverock« hvis løstvævede hampe-sejl var meget posede og med løs bomlig, idet englænderne mente, at der skulle stor bugt i sejlene, for at få dem til at trække. Nu viste det sig imidlertid tydeligt, at de posede sejl gav større krængning og mindre fremdrift.

Stevens tilbød nu at sejle en match mod en hvilken som helst engelsk skonnert; en udfordring som han siden udvidede til at inkludere kuttere, men flere uger gik uden reaktion, siger de amerikanske kilder. De har glemt, at udfordringen faktisk blev taget op af et »beachcompany« i Great Yarmouth, der ejede den 75'x12' beach-yawl »Reindeer« bygget 1838 af Jermyn fra Yarmouth. Disse beach-yawls var utroligt hurtige både rigget med to store luggersejl, som fiskerne bl.a. brugte til at sejle med turister og forsyninger til de mange ankerligere på Yarmouth Roads (ikke mindst »Home Fleet«). »Reindeer«s fart var målt til 16 knob med vinden tværs, og mr. Stevens udsending blev så overrasket over at erfare dette, at han afslog væddemålet på 200 pund med den begrundelse, at yawlen var en åben brugsbåd og ikke en yacht ejet af en gentleman. Siden, da den amerikanske udfordring blev udstrakt til at gælde et hvilket som helst engelsk sejlskib, blev summen hævet til 1000 pund, en sum som Stevens var sikker på kun var for gentlemen!

Der blev dog arrangeret en match til et så ringe beløb som 100 pund med den omtalte bølgelinieskonnert »Titania«, men inden »America« vandt dem, fandt den berømte sejlads rundt om øen Wright sted den 22. august, hvor »America« var indbudt til at sejle mod 17 af de bedste engelske yachter uden respit. Præmien var en aldeles gyselig pokal i tidens stil til en værdi af 100 guineas. Resultatet blev, at »America« vandt sin berømte sejr i et farvand, der med



»Argus« med oprindelig rig. (Handels- og Søfartsmuseet). *Argus as originally rigged.*
(*Danish Maritime Museum*).

tidevand og lokale vindspring ellers favoriserede de stedkendte englændere.

Det gik hårdest ud over englænderne på krydset fra the Nab til Sct. Catarine's Point af samme grund som nævnt i forbindelse med »Laverock«. »America« havde i øvrigt øget sit sejlareal til denne vigtige sejlads, idet man havde bestilt en løs klyverbom og en klyver hos brødrene Ratsey, hvor amerikanerne tro mod deres »style« havde væddet prisen kvit eller dobbelt på, at de blev første båd i mål. Da de nåede Sct. Catarine's som første båd, knækkede bommen, og sejlet gik i søen, hvilket fik skipperen Dick Brown til at bemærke, at det var godt det samme, da sådant et sejl alligevel ikke hjalp »America« fremad på kryds.

Men dette ubrugelige sejl, den afskyelige pokal til de 100 guineas

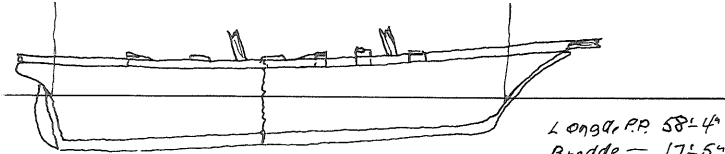
og de 100 pund fra matchen med »Titania« skulle blive det eneste, »America« tjente ved kapsejlad i England. Efter sejren ved Wright var væddemål helt umulige og hele kampagnen økonomisk ruineret. Der var ikke andet for end at sælge båden for 25.000 dollars og drage hjem med æren og 100 guineas-gyset i behold.

Den, der havde mest ud af turen, var nok Georg Steers. Da han kom hjem, begyndte ordrerne at strømme ind, og før sin alt for tidlige død som 36-årig havde han tegnet endnu 6-7 skonnerter, den berømte teklipper »Sunny South« og en dampfregat til US-Navy.

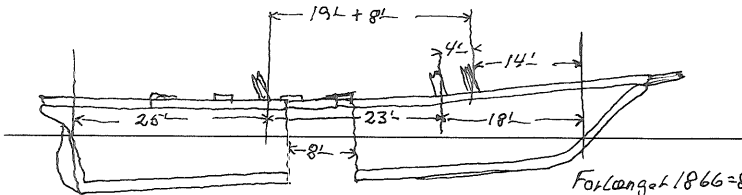
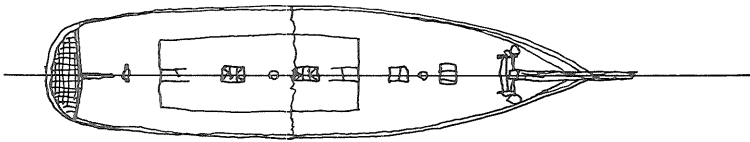
»America«s ny ejer startede helt ubegribeligt med at skære 5' af skonnertens master, hvilket omgående sendte den ned midt blandt de engelske fartøjer. Den tabte nu til modstandere, som den havde slået ved Wright, og vandt kun en lidet meriterende sejr over den 280 tons skonnert »Sverige«, fordi denne, da den førte løbet, knækkede sin storgaffel. »America« var i det hele taget ikke mere nogen succes og skiftede gang på gang ejer til stadig lavere pris. I 1859 blev den ombygget på Pitcher's værft i Nordfleet. Masterne blev rettet op, der kom bom under skonnertsejlet, fortop på fokkemasten, og det enlige stagejil blev delt op i to mere praktiske.

Skonnertens videre historie indeholder ikke uinteressante detaljer. Bl.a. optrådte den som kaper på begge sider under den amerikanske borgerkrig, hvor den i Nordstaternes tjeneste under navnet »Memphis« fangede den berømte sydstats-kaperskonnert »David Crockett«. Som tak for dette og for afskæringen af en anden kaper »Tacory« blev »Memphis« efter krigen atter restaureret til sit oprindelige udseende og gendøbt »America«. Og som sådan udførte den sit sidste glansnummer 8. august 1870, da englænderne for første gang forsøgte at generobre »America-pokalen« ved at lade skonnerten »Cambria« sejle mod ikke mindre end 23 amerikanske skonnerter, deriblandt »America«. Næstsidste båd fra start var »Cambria« og sidste var faktisk »America«, men på krydset gik den næsten 20-årige racer op gennem feltet af moderne fartøjer, hvoraf ingen var rigget som lodsskonnert, så den midt i løbet var nr. 2 efter vinderen »Magic«. Men på lænsereen faldt den tilbage til en 5. plads,

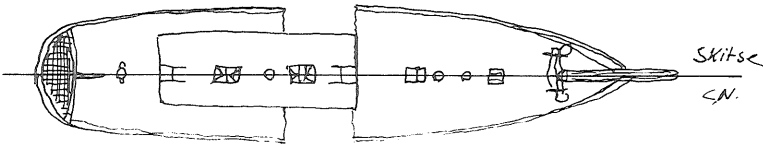
1) ARGUS. bygget Nykøbing F.
af E.C. Benz on 1854



L onget, P.P. 58' 4"
Bredde — 17' 5"
Dybd. Ager 7' 1 1/4"
Dybd. For — 4' 5"



Forlængel 1866 = 81
Fokkemast 4' Agereffen



»Argus« forlænget. Tegning udført af konservator Christian Nielsen. Argus after being lengthened. Drawing by Christian Nielsen.

som holdt i mål, medens »Cambria« havde klaret sig hæderligt og blev nr. 10. »America« forsvarede altså sin pokal med held!

I 1885 fandt imidlertid endnu en ombygning sted, der atter gjorde riggen konventionel med to forsejl, to topstænger o.s.v. Grunden til dette var, at skonnerten nu skulle være turbåd for en general og hans familie.

Efter dette kom en tid som museumsskib. Den endte så sent som i foråret 1941. Da faldt en gammel hangar i Anapolis, Maryland sammen under vægten af de gigantiske snemasser, som en forrygende snestorm væltede ned over den. Indeni stod den 90-årige »America«!

MESTER BENZON, NYKØBING FALSTER

Begivenheden ved Wright chokerede naturligvis de selvbevidste englændere, men »America«s dårlige præstationer under engelsk flag overbeviste de fleste om, at den i virkeligheden blot var et fordømt »Yankee trick«. Alligevel skelede mange unge konstruktører fremover til de hule stævnlinier og navnlig til de flade sejl med fastlidset underlig, men profilen med den manglende fortopstang og det enlige stagesejl blev aldrig populær.

Til Danmark nåede nyheden om »America« naturligvis også stærkt støttet af utallige tegninger og stik af meget varierende kvalitet og sandhedsværdi med hensyn til skibets udseende. Også herhjemme blev det sære syn debatteret og afvist af de fleste som en døgnflue. Men blandt enkelte fagfolk var der alligevel betydelig interesse. En af de interesserede var den unge skibsbygmester Eggert Christian Benzon. Han var født i 1825 som søn af en storkøbmand og skibsreder i Stubbekøbing. Efter sin konfirmation kom han i 1840 i lære på Holmens Konstruktionsskole under fabrikmester Andreas Schifter og førsteskibsbygmester Diderich Hansen Funch. Desuden tog den håbefulde 15-årige unge mand privattimer hos overkonstruktør Henrichsen. Et stærkt trekløver at have som læremestre på en tid, hvor de danske fregatter regnedes blandt verdens smukkeste og allerhurtigste. I 1844 forlod han Holmen med en fin anbefaling

fra Schifter og foretog et par korte rejser med sejlskibe for at øve sig i deres praktiske håndtering. Derefter arbejdede han som tømmersmand på værfter i Cherbourg, Aberdeen, Altona og Aabenraa. Han kan dog ikke have været i længere tid nogen af stederne, for allerede i 1846, kun to år efter afrejsen fra Holmen, fik han en stilling som undermester på værftet i Aabo under ledelse af den legendariske skibbygmester C.J.F. Jørgensen, der var »udvandret« fra Jacob Holms plads i København, hvor hans far var mester. Jørgensen var både dygtig som praktiker og teoretiker, og hans uhyre kvalitetskrav til sit eget og de underordnedes arbejde var det, der havde givet ham hans særprægede ry. Det var kvalitetskrav, som Benzon lærte at stille til sit arbejde, og som siden gjorde ham berømt, men som også kom til at koste ham penge. En anden ting, Benzon lærte her, var konstruktion og bygning af hurtige skonnerter, idet den russiske marine fik bygget fire armerede småskibe hos Jørgensen, inden Benzon i 1848 forlod Aabo for at rejse hjem til Stubbekøbing.

Hans fremtidige hjemsted skulle dog blive Nykøbing F., idet han i 1849 købte en »skibsbyggerplads« på et inddæmmede areal ned til Guldborgsund. Her opførte han en kombineret beboelses- og kontorbygning, og 18. maj 1849 søsattes den første nybygning, skonnerten »Thor«, der var et for den tid usædvanligt langstrakt skib (84'6" x 22'8"), men alligevel stift og hurtigt. Næste skib var briggen »Alf«, der også var hurtig, men trods det blev et af de få danske skibe, østrigerne opbragte i krigen 1864. Derpå fulgte et par velsejlede jagter og en skonnert, som gav Benzon så godt et omdømme, at Finansministeriet i 1853 lod ham bygge en krydsjagt af den da gængse type med fladt spejl. Det vellykkede resultat førte direkte til, at samme ministerium også gav Benzon ordre på at tegne og bygge et cheffartøj med skonnertrig for Krydstoldvæsenet.

Siden Benzon første gang så et stik af »America«, har han uden tvivl ønsket at bygge sådan et skib. Men for hvem? Skippere og købmænd kunne naturligvis ikke bruge et skib, der ikke kunne laste noget særligt i forhold til de ydre mål, som man betalte afgifter efter. Marinen havde de 3 skonnerter, den kunne bruge, bygget som efter-

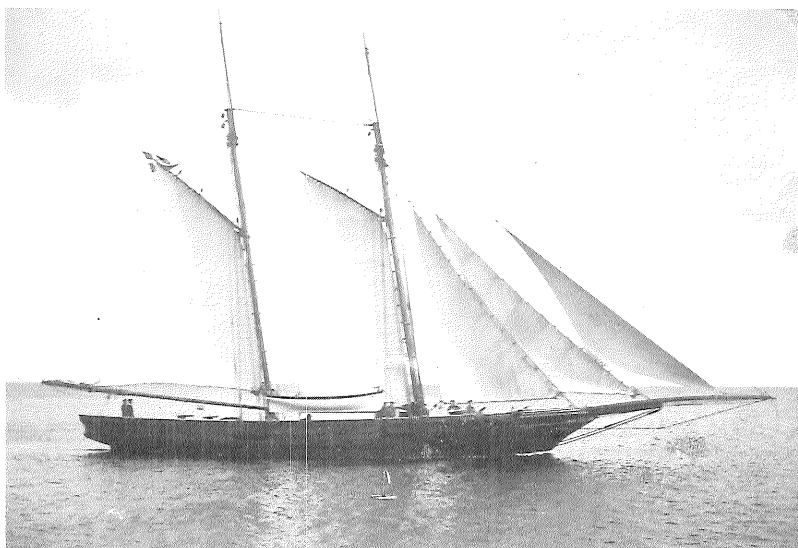
ligninger af de berømte Baltimore-klippere, og som lystfartøj var et skib af den størrelse alt for overdådigt efter danske forhold. Men her kom altså chancen i skikkelse af en yacht til Toldetaten, godt nok kun på 71' mod »America«s 101', men alligevel med de samme principielle krav om lethed og fart frem for alt.

Benzon greb chancen og skabte sit mesterværk. Linietegninger til »America« kunne dengang ikke skaffes, da de jo som nævnt var taget af i al hemmelighed og godt forvarede i det britiske admiralitet, men de ydre mål var tilgængelige, og rygterne om det hule forskib og styrlastigheden var nået frem.

Skroget fik en længde på 71' (22,1 m) og en bredde på 17'5" (5,4 m). Overhangene var korte især agter. Vandlinielængden 59'4" (18,1 m). Dybgang for 4'5" (1,4 m) og 7'1" (2,2 m) agter. Drægtigheden blev målt til 18 commercelæster. Sammenligner man linierne med »America«s, må man sige, at Benzons skonnert er fyldigere med en bundrejsning på 24° mod amerikanerens 35. Slaget ligger også længere under vandlinien, og bælgen kommer ud, så søen mødes ved formasten, mod midt imellem masterne hos forbilledet. Største bredde er midt på vandlinien.

Bortset fra 4° større hældning på masterne og råtopsejl var riggen derimod lige efter »America«, som den så ud på de engelske illustrationer: Ingen fortop, et enkelt stagejil lidset til en bom, ingen bom under skonnertsejlet, så det kunne overlappe storsejlet og storsejlets underlig lidset til storbommen. Sejlene var fladt skårne (Benzon måtte selv vise sejmageren hvordan!) og med et areal på ca. 225 m². Der kunne også ligesom på »America« rigges en klyverbom ud med en løs klyver, og en tegning viser ovenikøbet en bredfok!

Arbejdet med skonnerten var præget af de høje kvalitetskrav fra Holmen og Aabo, så meget måtte rives ned og gøres om igen, før Benzon var tilfreds. Det hedder således i en udførlig nekrolog mange år efter (Lolland-Falsters Folketidende lørdag den 2. marts 1912): »Men Benzon var Mesteren af den gamle Skole. Alt skulle laves samvittighedsfuldt, pillent og pænt, og Følgen blev da, at han satte store Penge til paa dette Skib; noget Benzon ofte gjorde paa



»Argus« efter ombygning med rebede sejl. (Foto 12.8.1894 i album fra ingeniør Tage Blum, Humlebæk, Handels- og Søfartsmuseet). *Argus after being refitted, with reefed sails. (Photo 12.8.1894 in an album belonging to Tage Blum, an engineer of Humlebaek, now in the Danish Maritime Museum).*

sine smukkeste Arbejder, da han ikke ret forstod at forene det forretningsmæssige med det saglige«.

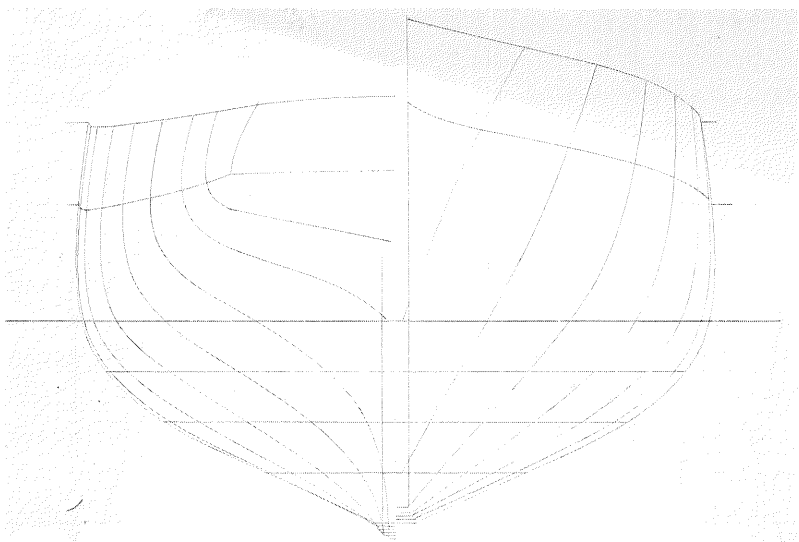
Den 20. maj 1854 søsattes skonnerten og fik navnet »Argus« efter et uhyre i den græske mytologi, der havde 100 øjne, hvoraf kun to sov samtidig. I sandhed et passende navn inden for Toldetaten! Tilfredsheden med skibet var overordentlig stor, og etaten fornemmede nok, at man havde fået mere, end man havde betalt for. I hvert fald tilbød man med den rundhåndethed, der er typisk for staten, når den ikke behøver at udtrykke sig i penge, Benzons et ridderkors. En stor ære for en kun 29-årig mand. Men han havde endnu ikke nået den modenhed, der glæder sig ved ydre værdighedstegn, så han sagde nej.

At »Argus« var velsejlende er nok en mild underdrivelse. Faktisk

var der ikke noget handelsskib i de skandinaviske farvande, der kunne krydse fra den. Men hvor revolutionerende ny »Argus« var navnlig i rigningen, får man et indtryk af, når man erfarer, at besætningen på 9 mand ofte havde vanskeligheder med at håndtere de store sejlfader, når der kom luft. Det gjaldt ikke mindst ved rebning af det store enkelte stagej. I den sammenhæng er det mere praktisk med to stagej, hvoraf det ene kan blive stående, medens man reber eller udskifter det andet med et mindre. Når der kun er et stort stagej, er fartøjet uden et velstående forsej under manøvren og derfor tilbøjeligt til at luve op på et kedeligt tidspunkt, hvor søen kan spule mandskabet ned af forgrejerne. Normalt forsøger man netop at falde lidt af, når der skal rebes forsej, for at gøre dette vanskelige arbejde mindre vådt og livsfarligt.

Fordelen ved at have storsejlets underlig lidset til sin bom var, foruden at det stod bedre, også, at bommen kunne gøres smærkere, fordi presset fra sejlet blev fordelt langs hele bommen. Men også her var der ulemper i forbindelse med rebning. Man skulle nemlig være påpasselig med at fire så meget af i klo- og pikfald, at kloen kom mere end rebets højde ned ad masten. Ellers kunne man ikke være sikker på at få de inderste rebsejsinger knyttet neden om bommen, og det betød, at man måtte til det tunge arbejde med at strække kloen et stykke op igen efter rebningen; et arbejde som 3 mand havde vanskeligt ved, ja der skulle egentlig helst være 4 om det. Med løst bomlig kunne derimod 2 vakse folk klare jobbet, fordi de ikke behøvede at fire hele rebets højde af. Det gjorde jo ikke noget, at det rebende underlig kom til at stå et stykke over bommen (halsen kunne evt. hales tot med en løs talje), og det betød, at der ikke bagefter skulle brækkes op i kloen men kun i pikken, hvilket ved underste reb kunne klares lettere, dersom slæk og stræk hovedsageligt blev udført med pikstrækkeren, hvis ekstra talje gjorde arbejdet mindre tungt, end hvis det blev udført med selve pikfaldet.

Men selv i godt vejr kunne der være problemer med denne rig. De stærkt faldende master fik bomme og gaffer til at søge midtskibs, hvad der var en fordel i bidevind, da gafferne ikke kom så langt i læ



Mester Benzons udkast »Krydstoldskonnert 1892«. (Handels- og Søfartsmuseet).
Benzon's design for Revenue cutter 1892. (Danish Maritime Museum).

af underliget, så sejlet stod bedre i toppen. På læns i flovt vejr kunne sejlene dog af samme grund kun vanskeligt svinges ud for at fange vinden. Bommen under storejlet kunne ganske vist ved hjælp af forhaler og støttetøj fås til at stå tværs ud, men gafflen faldt uhjælpeligt ind, og sejlet kom til at stå mildest talt miserabelt.

I 1866 kom lejligheden til at få disse ulemper bekæmpet. Da mente Krydstoldvæsenet nemlig, at »Argus« var blevet for lille til sine repræsentative opgaver, og Benzon fik til opgave at forlænge den med 8'. Samtidig blev masterne forhøjet og rettet 5° op til 10 og 11°, hvilket dog stadig ansås for meget faldende. Det enkelte stagejøl blev erstattet af hele 3 stykker. Skonnertsejlet fik bom med løst underlig, storejlet ligeledes løst underlig, og endelig kom der en stang på fortoppen udelukkende af æstetiske grunde, for den fik intet topsejl. Sejlene var stadigvæk flade, men det samlede areal øgedes fra 225 m² til 300 m².

Disse ændringer gjorde ikke »Argus« langsommere eller grimmere - tværtimod. Harmoniseringen til datidens skibssmag førte til, at den forlængede skonnert ofte dukkede op på tegninger af kunstnere som Carl Baagøe, Chr. Blache og Carl Locher, og hvad farten angår, så var den efter sigende meget højere end før samtidig med, at de nævnte praktiske ulemper var formindskede.

Med hensyn til fast bomlig havde Benzon imidlertid ikke mistet modet. Året efter i 1867 konstruerede han paketterne »Castor« og »Pollux« med denne detalje. Men efter kun få rejser blev den ændret til løst bomlig. Bortset fra på yachter blev fast bomlig aldrig rigtigt populært i Danmark. Det træffes godt nok ind imellem på fragtfartøjer, men kommer først for alvor i brug i forbindelse med rullereb på en del af de store skonnerter fra omkring 1. verdenskrig.

I begyndelsen af 90'erne var den populære »Argus« dog forældet i forhold til de krav, Krydstoldvæsenet stillede til et cheffartøj, og man påtænkte at få bygget et nyt. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har i sit arkiv et blyantstegnet spanterids med titlen »Krydstoldskonnert« signeret E.C. Benzon 1892. Denne beskedne skitse må antages at være et forarbejde til det tilbud, han afgav på et nyt fartøj, der skulle blive »en halv gang hurtigere«, end det gamle. Når man ser skitsen, bliver man klar over, at Mester Benzon på dette tidspunkt må have set en linietegning af »America«. (Formentlig den, der er baseret på en opmåling under ombygningsarbejdet hos Pitcher i Nordfleet 1859). Bundrejsningen er 25°, og slaget ligger lidt højere, end i »Argus«. Der er også en flad »plade« at sejle på, ligesom på det store forbillede. Ingen tvivl om, at Mester ville få ret: denne ny 76' skonnert ville blive meget hurtigere end den gamle!

Men Krydstoldvæsenet afslog. Dels havde Mester ikke søsat et skib siden lystkutteren »Bachus« i 1885, og dels havde Finansministeriet fået en god kontakt med den udmærkede skibsbygmester N.F. Hansen i Odense, som allerede havde bygget adskillige fremragende krydsjagter. Hans ny skonnert blev et rent stykke dukketøj at se på med store overhang både for og agter, ornamentering løbende fra stævn til hæk, 9 og 10° faldende master, sejlføring som på den

gamle »Argus«, fine linier i stævnene, lidt fyldigere midtskib med 23° bundrejsning. En smuk og gedigen skonnert, men af en eller anden grund ikke så hurtig, som den gamle.

Da »Argus II« (som egentlig burde kaldes »Argus III«, fordi der i begyndelsen af 1800-tallet var en toldjagt med navnet) blev indsat i tjenesten, reduceredes Mesters skonnert til stationært vagtskib i Odense Fjord, med det intetsigende navn »Nr. 13«. 1904 solgtes den til en skipper fra Rønne, der under navnet »Ingolf« brugte den til at sejle tørfisk på Island. Her forliste den ved at drive på land i Eskefjord den 7. januar 1905, hvorved Danmark mistede et af sine hurtigste sejlskibe nogensinde.

M.S. MORTENSEN, GULDBORG

I 1861 byggede skibsbygmester M.S. Mortensen i Guldborg en lille bemærkelsesværdig skonnert på 12 commercelæster (senere 24 brt) til skibsfører R. Kromann i Saxkøbing. Den lokale snak ville vide, at den var bygget efter model, og modellen skulle være den 19 læster store skonnert »Sif«, som Benzon havde søsat i 1857 til skipper Christophersen, Nykøbing F. Da »Sif« så godt som udelukkende blev brugt til paketfart mellem Nykøbing og København, lod den sig ofte se fra Guldborg, når den passerede forbi Argusgrunden og gik ind i Guldborgsund på vej til hjemstedet. Så det er da muligt, at bygmester og reder har haft et godt øje til den velbyggede skonnert og er enedes om, at nybygningen skulle være en mindre udgave af den. Og selv om dette slægtskab ikke kan bevises, så vides det, at Benzon var meget rundhåndet med kopier af sine tegninger til andre skibsbyggere, også selv om de boede længere væk end de knap 20 km, der er mellem Nykøbing F. og Guldborg.

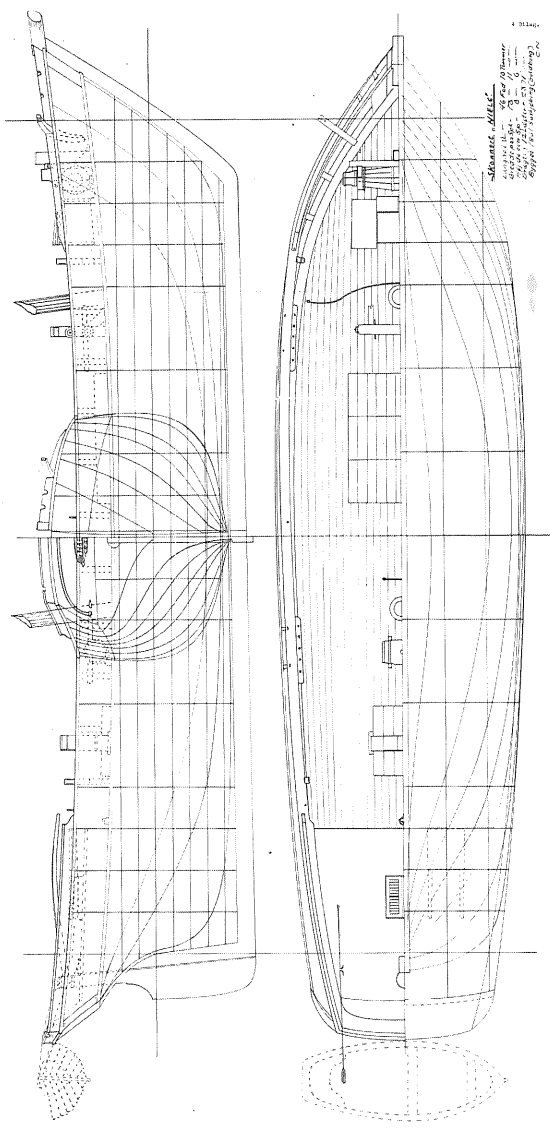
I hvert fald viste alle i det sydlige Smålandshav, at »Niels« af Saxkøbing, bortset fra et mere firkantet men lettere agterskib over vandet, var som snydt ud af næsen på »Sif«, der igen var inspireret af »Argus«, som på sin side stammede direkte ned fra den berømte »America«.

Desværre har tegningerne til »Niels« ikke overlevet, så skibets ho-

veddata, facon og detaljer har måttet rekonstrueres ud fra billeder, skriftlige kilder (såsom målebrev, bilbrev og skibsregistreringsprotokoller) og mundtlig overlevering, da konservator Christian Nielsen i 1964 skulle bygge en model af skonnerten til Handels- og Søfartsmuseet. Blandt kilderne var Christians bedstefar, bådebygger N. Christian Nielsen, Fejøl (født 1851), som har ejet »Niels«, og som derfor har efterladt en sejltegnning på millimeterpapir og en opmåling af lastskotter for og agter. Desuden kølhaledede han skibet mange gange og satte 1894 en ny stormast i, idet han lod den gamle ligge på værftet, så den mange år senere kunne måles op af barnebarnet. Andre Fejølboere, der har sejlet med fartøjet, har berettet om dæksinteriøret og om skroglinierne i for- og agterskib. Endelig har naturligvis linietegningen til »Sif«, som findes på Kronborg, støttet rekonstruktionen.

Den rekonstruerede tegning viser en lille 56'6" skonnert med fine hule linier under vandet i for- og agterskib, men med et fyldigt midtelpant med lavtliggende slag, fordi »Niels« ikke skulle tjene sine penge ved væddemål eller ved at opsnappe smuglere, men slet og ret ved at fragte 420 sække mel ad gangen fra sted til sted for firmaet C.A. Qvade i Maribo. Bundrejsningen er 14°, hvilket er meget almindeligt for et fragtskib, og det samme som Nationalmuseets galease »Anna Møller« på 49 brt. »Niels«' udseende ville vel ikke vække særlig opmærksomhed i dag, men i 1861 frembød det lille skib mange opsigtsvækkende nyheder i både skrog og rigning.

Først kroget. Agterskibet fremtræder med et helt nyt udseende, efter at det gammeldags agterskib med underspejl, overspejl, gilling, galleri og hakkebræt her er fortrængt af et efter datiden lille spejl, der nærmest kun indgår i skibets opstående og halvdæk og afsluttes på hver side med en hugmand til beskyttelse af skanseklædningens endetræ. Spejlet bliver derved det såkaldte »klipperspejl« og var forløber for den senere så kendte »Turinerhæk«. Forskibet indeholdt også nyheder i sin udformning. Det gamle fyldige forskib med relativ ret stævn med sløjknæ, skæg, vullingsknæ og gallion var erstattet af en stærkt rækkende stævn med slankere linier og en ud-



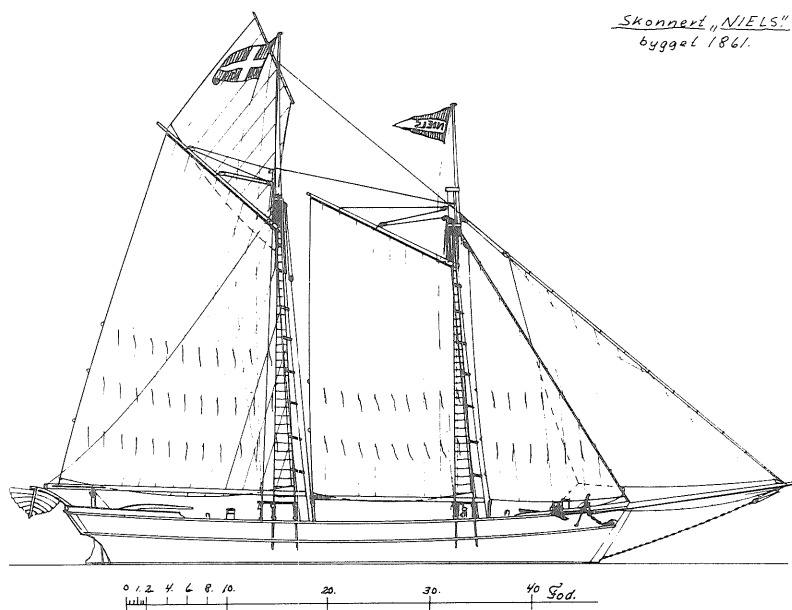
Rekonstruktion af skonnert »Niels« udført af konservator Christian Nielsen. (Handels- og Søfartsmuseet). *Reconstruction of the schooner Niels, by Christian Nielsen. (Danish Maritime Museum).*

faldende boy; et forskib der minder meget om det, der i dag bruges på trawlere og motorskibe, og som dengang blev en forløber for den hule klipperstævn i mindre skibe. Det var et forskib der trods »Niels« relativt lave fribord og lille spring gav et tørt søskib.

Skonnertens rigning var med spryd som på slupper og kuttere, men med klyveren på et fast stag. Foruden denne faste klyver bestod sejlføringen af fok, skonnertsejl på bom, storsejl og et enligt topsejl på stormasten. Masterne stod med 7 og 8° hældning agterover. Fokkemasten bestod af en undermast og en kort løs stang, der som på »America« og »Argus« kun blev brugt til at føre en navnevimpel. Stormasten var derimod en pælemast med høj slank top. Disse to modsætninger af master gav »Niels« en karakteristisk rigning, som intet andet skib i landet havde, og som gav anledning til mange små spydigheder.

Stormastens top var i sig selv en sensation på et tidspunkt, hvor det var utænkeligt at føre et topsejl på andet end en særskilt topstang, der om fornødent kunne tages til dæks i hårdt vejr. Pælemasten med den slanke top regnes normalt blandt Benzons opfindelser. Den blev især kendt fra skonnerten »Nøkken« (1864) og fra paketjagterne »Castor« og »Pollux« (1867), der som de første jagter havde en topmast, der var mere solid end den hidtil anvendte spinkle jagttop, som ikke kunne bære andet end en vimpel. Efter »Castor« og »Pollux«, der på afstand lignede slupper p.g.a. deres topsejl, som ingen andre jagter bar dengang, kaldtes pælemasten i begyndelsen for »paketmast«. Den blev i øvrigt anset for at være usømandsmæssig, fordi toppen ikke kunne bjærges i hårdt vejr men måtte forblive oppe, hvorved dens vindmodstand forringede skibets stabilitet. Det blev i det hele taget midt i 1800-tallet holdt for dårligt sømandskab at føre en stang eller bom rigget op eller ud uden sejl på. Når man bjergede et sejl, bjergede man tilligemed spiret, det sad på, hvis det var muligt.

Men det var netop sådan en »paketmast«, »Niels« blev bygget med, 6 år før de to tvillingepaketter kom ud; forbilledet »Sif« havde normale stænger på begge master, så måske er »Niels« fra 1861 det



Oprindelig rigning af skonnert »Niels«, rekonstruktionstegning udført af konservator Christian Nielsen. (Handels- og Søfartsmuseet). *Original rig of the schooner Niels. Reconstruction drawing by Christian Nielsen. (Danish Maritime Museum).*

første større skib i Danmark med »pakemast«?

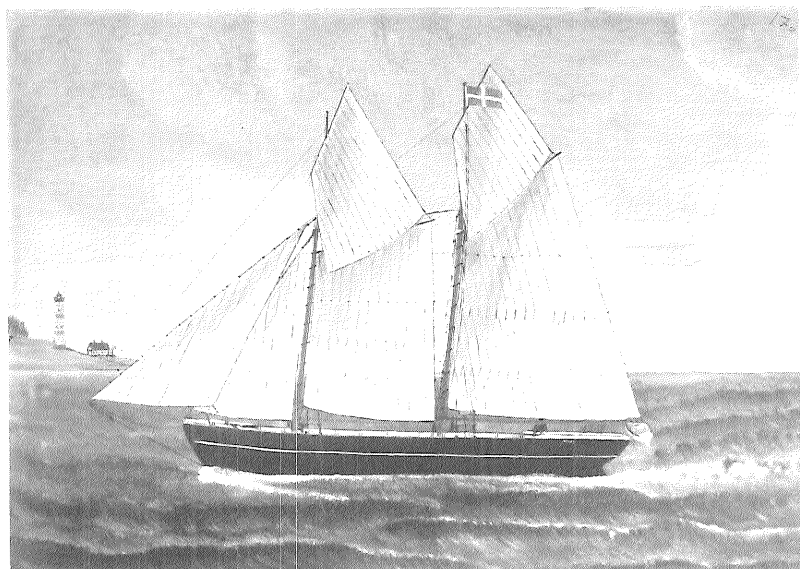
Sammenlignet med andre mindre sejlskibe havde »Niels« sit sejlcenter ret agterligt, hvilket ellers ville føre til et ret luggeragtigt skib, men dette blev som ved »America« og »Argus« opvejet ved skonnertens styrlastighed og underløbne forskib, og den var da også kendt som en god sejler, der kunne vende på en tallerken og tilmed var et godt søskib.

Besætningen var som på alle fragtskibe, der ikke ligefrem var te eller frugtklippere, så lille som mulig, så fortjenesten ikke skulle smides ud på lønninger og kost. En skipper og en dreng måtte holde styr på »Niels«' 150 m² sejl, og det er ganske givet derfor, skonnerten ikke var udstyret med moderne påfund som f.eks. faste bomlig.

Skipper Kromann solgte allerede 2 år efter bygningen sit fine skib til købmand P. Mess, Saxkøbing, som døde to år efter, hvorfor det ved fuldmagt fra enken, Emma M., til herr Chr. Hage, Nakskov, solgtes til befragteren, storkøbmand Carl Anton Qvade, Maribo, for 1600 kroner. Som kornskib fik »Niels« først H.H. Folmer som fører og fra 1885 Fejboen N.A.Petersen. Dermed var der vakt interesse for skonnerten på Fejøl, og den 7. maj 1894 blev den købt af den ene af øens bådebyggere N. Christian Nielsen. Den nye ejer havde i sin ungdom sejlet som matros og tømmermand i Nakskovfirmaet Puggaard & Hages klipperskonnert »Hother« på en rejse til og fra Brasilien efter sukker (til Lolland!). Siden var han blevet sætteskipper, men havde forlagt sine papirer og kunne ikke få nye og dermed tilladelse til at føre sit skib, hvorfor det måtte ligge uvirksomt hen i Bandholm, til N. Christian Nielsens bror Anders Rasmus som 46-årig havde fået bevis som skibsfører af politimesteren i Fejøl Birk. Anders Rasmus havde i mange år sejlet som styrmand i Islandsfarten, men et arrangement med broderens skonnert passede ham fint, fordi han så kunne få lejlighed til at se lidt mere til sin kone, sine børn og sine to tønder land havejord på Fejøl.

Med ham som skipper og hans søn Christian Nielsen (ikke at forveksle med konservator C.N., som først fødtes 1914) som dreng satte skibet i fart under det nye navn »Dyvia«, da hjemmehavnen nu var Dybvig på Fejøl, så skonnerten kom fra Dybvig a'! Den nye reder brød sig åbenbart ikke om, at skonnerten bar hans eget fornavn, men der opstod lidt drilleri i familien, der, idet Anders Rasmus prompte, da han havde købt »Dyvia« af Niels Christian i 1897, tilbagedøbte den til »Niels« af Fejøl, og »Niels« forblev det så i familien Nielsens eje.

I 1895 havde man i øvrigt bøjet sig for de spydigheder, skonnerten ofte blev til del p.g.a. de uens master. Formasten fik derfor påskåret en »pakketop« som den på stormasten, så der nu kunne føres to topsejl. Dertil kom en jagerbom med jager. Med dette udseende blev den velsejlende skonnert kendt og populær i Smålandshavet. Den var trods den normaliserede profil let kendelig, fordi der med



Usigneret farvelagt tegning af skonnert »Laura« ex »Niels«, som viser skibet efter omrigning 1895. (Handels- og Søfartsmuseet). *Unsigned water colour drawing of the schooner Laura, formerly the Niels, after it was re-rigged in 1895. (Danish Maritime Museum).*

store bogstaver var malet »Maribo Dampmølle« på storsejlet, et øgenavn »Niels« naturligvis måtte trækkes med i hele den periode, den sejlede mel for Qvade. Siden blev det også til en del sejlads med byg til Haderslev Bryggeri »Fuglsang«, uden at det dog gav anledning til andre nærliggende morsomheder på sejlene.

I 1907 byggede Jørgen Ring Andersen, Svendborg Stålskibsværft, som byggenr. 1, en meget moderne stålmotorskonnerter på 58 brt til skibsfører A.R. Nielsen, Fejø. Skibet fik navnet »Karen« og havde en 2 cyl. Alpha på 20/24 hk. Masterne var næsten lodrette, lige høje og med stænger på begge. Korresponderende reder: bådebygger N. Christian Nielsen. Pris sejlklar: 18.000 kroner, hvoraf Maribo Dampmølle garanterede for 12.000 (så reklamen på sejlet havde ikke været forgæves).

»Niels« solgtes samme år til mægler N. Sørensen, Nykøbing Mors, som omdøbte den til »Laura«. 1915 købtes skibet af skibsfører N.P. Nielsen samme sted, og fik en 12 hk motor installeret. Denne beholdt »Laura« i 10 år i fart på Limfjorden med forskellige laster, som f.eks. molersten, og med skiftende ejere. I 1925 erhvervedes skonnerten af sin sidste ejer skibsfører S.K. Mortensen, Nykøbing M., som isatte en 35 hk motor. Han foretog den sidste rejse med »Laura« den 2. marts 1928 fra Nykøbing M. til Skarrehage med kulsmuld og stykgods. Dansk Søulykke Statistik for 1928 afslutter skonnertens historie på følgende måde:

»Kl. ca. 8 afgang »Laura« fra Nykøbing M. Det blæste en flov SØlig Brise. Da Kosten på Holmtak var passeret, begyndte Skibet pludselig at krænge Bb. over. Det viste sig, at der stod Vand i Motorrummer op til Motorens Svinghjul. Da det var umuligt at holde Skibet læns ved Pumpen, blev Kursen sat mod Egerslev-Havn, hvortil der var ca. 2 Sm.

Udfor denne Havn blev »Laura« løbet i Vinden medens Sejlene bjergedes. Under Arbejdet hermed begyndte Skibet at synke med Forstævnen, hvorfor Besætningen gik i Jollen. »Laura« sank i løbet af 5 Minutter.

Anm.: Der er intet oplyst om Årsagen til Lækagen.«

Den store betydning, »America« efter manges mening skal have haft for skibsbygningskunsten, er hurtigt overset. I Amerika, hvor »America« ikke havde været revolutionerende, slog man helt om og byggede fra 1851 næsten udelukkende sænekølsskonnerter. Af de 23 skonnerter, der forsvarede Americapokalen mod »Cambria« i 1870, var kun 7 kølbåde og de fleste af dem af ældre årgang. I England fortsattes ad den vej, man allerede var slået ind på før »America«, med bølgelinieteori o. lign., og kun de flade bomuldssejl blev eftergjort. Sådanne engelske både viste jo også, at de let kunne slå en stækket »America«. I Skandinavien var påvirkningen som i England. Hvad specielt Danmark angår, er der vel i det hele taget kun få, der er klar over, at »America« har haft efterkommere her. Og det er da også kun riggen, der satte sig spor i skibe som »Argus« og

»Niels«. Det skib, som ville have været en sand efterkommer også i skrogformen, blev aldrig bygget, fordi Finansministeriet sagde nej til Mester Benzons »Krydstoldskonnert 1892«.

»America, »Argus« og »Niels« var altså enere; stærkt omdiskuterede enere, men også skibe med gode sø- og sejlegenskaber. »Argus« og »Niels« viser, at dansk skibsbygning aldrig har været bange for i det mindste at prøve nye veje, om end det ikke altid har været let at få brugerne til at bryde med gamle traditioner.

Selv om de tre skibes skæbner var vidt forskellige, så havde deres historie dog et træk tilfælles: De blev alle rigget om til en mindre effektiv, men mere praktisk rig. Sådan går det tit med idealerne i daglig brug - den kompromisløse ide bliver et let offer for kompromiser!

| | »America« 1851 | »Argus« 1854 | »Argus« 1866 | »Niels« 1861 |
|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Tonnage | 170-210 t | 18 cml. | ? | 12 cml/24 brt |
| Længde o.a. | 30,8 m | 22,1 m | 24,6 m | 17,5 m |
| Længde v.l. | 27,4 m | 18,1 m | 20,6 m | 14,7 m |
| Største bredde | 7,0 m | 5,4 m | 5,4 m | 4,4 m |
| Dybgang for/agter | 1,8/3,4 m | 1,4/2,2 m | ? | 1,5/1,8 m |
| Bundrejsning | 35° | 24° | 24° | 14° |
| Mastehældning | 12° | 15/16° | 10/11° | 7,8° |
| Stormastens højde | | | | |
| uden stand | 24,7 m | 16,5 m | 18,2 m | 16,2 m +) |
| Formastens højde | 24,2 m | 16,3 m | 17,4 m | 12,8 m ++) |
| Forgrejernes længde | 9,8 m | 5,3 m | 8,5 m | 7,2 m |
| Storbommens længde | 16,2 m | 12,3 m | 12,4 m | 8,0 m |
| Sejlareal | 490 m ² | 225 m ² | 300 m ² | 150 m ² |
| Besætning | 14 | 8-10 | 8-10 | 1½ |

+) inklusive pakke- og masttop.

++) uden flagstang.

KILDER

Otto Benzon: Fra Vikingsnekke til Yacht. Hvide Sejl, red. Einar Olufsen, København 1947.

Otto Benzon: Skibsbygmester E.C. Benzon, Nykøbing Falster. En foregangsmand i dansk skibsbygning. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1954.

Hans Boesgaard: En Foregangsmand i Dansk Yachtkonstruktion. Dansk Sejlerblad nr. 36, 25. november 1938.

Howard I. Chapelle: The History of American Sailing Ships. New York ca. 1932.

D.H. Funch: Dansk Marine Ordbog. København 1846.

Victor Hansen: Seilads og Roning. Illustrerede Idrætsbøger No. 1. København 1893.

James Henderson: The Frigates. An Account of the Lesser Warships of the Great French Wars 1793-1815. London 1970.

Skibsmæglerfirmaet Alfr. Hovmand, Bandholm: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen og foto af Bandholm havn m. »Niels«.

Lolland Falsters Folkeblad, lørdag 2. marts 1912: Nekrolog over E.C. Benzon.

Edgar J. March: Inshore Craft of Britain in the Days of Sail and Oar. London 1970.

B. v. Munthe af Morgenstjerne: Træk af Krydstoldvæsenets Historie. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1947.

Bådebygger Carl Nielsen, Fejø: Mundtlige oplysninger til sønnen, konservator Christian Nielsen.

Christian Nielsen: Danske Bådtyper. København 1973.

Christian Nielsen, Fejø (søn af skibsfører A.R. Nielsen): Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen.

Bådebygger N. Chr. Nielsen, Fejø: Sejltegning til »Niels« og opmåling af lasteskotter for og agter.

Skibsfører N.P. Nielsen, Nykøbing Mors: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen.

Holger Munchaus Petersen, Toldmuseet: Mundtlige oplysninger til Max Vinner.

Kommandør J.H. Schultz: Den danske Marine 1814-1848. København 1930.

Skibsmæglerkontoret, Nykøbing Mors: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen.

Herbert L. Stone: The »America« Cup Races. New York/London 1914.

Snedker Sigvald Sørensen, Fejø: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen.

Unavngivne fiskere og søfolk fra Fejø: Mundtlige oplysninger til konservator Christian Nielsen, og endelig et utal af mundtlige oplysninger fra konservator Christian Nielsen til Max Vinner.

AMERICA, ARGUS AND NIELS

Summary

The author has made use of material Christian Nielsen left behind on his death on the influence the famous American schooner *America* had on Danish shipbuilding in the south east of the country where Nielsen lived.

Prior to the Great Exhibition in London in 1851 English yachtsmen, wishing to show that their craft were the fastest in the world, sent a challenge to the New York Yacht Club, which had been founded in 1844. Its chairman, John C. Stevens, decided to collect money for the design and construction of a completely new type of boat. The constructor chosen for the job was Georg Steers, born 1820 and son of an English shipbuilder who had emigrated.

The result of these efforts was the *America*. It was not built from drawings but a model, and the sheer draughts which exist, not all of them equally accurate, were made from a survey of the actual schooner. They show a hull with a lean stem and raking bow, a slim, very flat midships section and a long stern which is slightly fuller built than the bow. However it was not the lines of the hull which attracted the most attention in England but the two parallel masts, which had a rake aft of no less than 12°. The spread of canvas for racing was 490 m², comprising a mainsail, foresail and staysail. The foot of the mainsail was laced to a boom 16.2 m long. A small triangular topsail could be put on the mainmast on a small detachable topmast. It was found that the typical American closewoven and flat-cut sails allowed the vessel to sail one point more into the wind than the looser English canvas.

It was no sooner in English waters than the *America* proved itself so superior that it was found impossible to arrange the regattas with English yachts which were to have financed the vessel and its voyage across the Atlantic. Apart from a race against the English schooner, *Titania*, all that was possible was a race, which had been organised in advance, round the Isle of Wight in August 1851, when the *America* came in first against seventeen of the finest English yachts. The *America* had to be sold but orders poured in and, before his all too early death at the age of thirty six, Steers designed six or seven more schooners, the famous tea-clipper *Sunny South* and a steam frigate for the American navy.

News of the *America*'s triumph against the English yachts reached Denmark. Many older shipbuilders dismissed its new design as a passing fad, but it aroused great interest in the young E.C. Benzon of Nykøbing on the island of Falster. During his training he had learned about the design and construction of fast schooners. As a pleasure yacht a vessel the size of the *America* was far too large for Danish waters and it would not, of course, be suitable for carrying cargo. His chance came when the Mi-

nistry of Finance asked him to design and construct a fast schooner-rigged vessel for the revenue cutter service. The result was the schooner *Argus*, 1854. Its hull was shorter and more full-built than that of the *America*, but apart from 4° more rake to the masts and a square topsail its rig was exactly the same as the *America*'s was depicted in English illustrations. The *Argus* was an extremely good sailer but the crew of nine had difficulty in handling the large spread of canvas when the wind got up. In 1866 the *Argus* was lengthened, the masts were made taller and the rake reduced to 10 and 11°. After the *Argus* Benzon built a schooner, the *Sif*, for packet service between Nykøbing and Copenhagen.

At Guldborg, near Nykøbing, M.S. Mortensen was inspired by the *Sif* to build a schooner, *Niels* of Saksøbing, on the same lines. Like its prototype the *Niels* presented a vastly different appearance from the traditional small craft of the time. The little schooner had fine concave underwater lines at the bows and stern but a full midships. Its stern was small for the period, a so-called clipper stern. It had a long raking prow with slender lines and flaring bows.

The masts had a rake of 7 and 8° aft and the sails had been simplified so that the vessel could be handled by a man and boy.

The design drawings for the *Niels* no longer exist. However Christian Nielsen's grandfather Niels Nielsen, born 1851, who was a boatbuilder on the island of Fejø, and once owned the *Niels*, left a sail plan and survey of the hold bulkheads fore and aft. The old mainmast, too, had been preserved so Christian Nielsen could take its measurements. Local people of Fejø who had been on the *Niels* were able to describe the interior and the lines of the hull fore and aft. On the basis of this information, supplemented by the ship's papers, he was able to construct a model of the schooner in 1964 for the Danish Maritime Museum.

In addition, when reconstructing the *Niels*, Christian Nielsen also made use of sheer draughts of the *Sif* in the possession of the Museum.