

# Vogt Jer for Lappesand!

Om læsekort og deres beskrivelser af danske farvande

Af

HENNING HENNINGSSEN

*Handels- og Søfartsmuseet vil med dette bidrag sende en lykønskning og en tak til »Det Kongelige Danske Søe-Kaart Archiv« (i daglig tale Søkortarkivet), som i år kan fejre sit 200 års jubilæum, idet det blev grundlagt 1784 af Poul Løvenørn, hvis fortjenester inden for dansk søkartografi (inkl. sejladsbeskrivelser), fyr- og vagervæsen, havnevæsen m.m. er velkendte. Før hans tid ligger imidlertid århundreders, ja årtusinders erfaringer, hvis historie her opridses med specielt henblik på rutebeskrivelser og lodsøger. Stor vægt er lagt på den middelalderlige hollandske »Søbog«, og hvad den fortæller om bl.a. Sjællands nordøstlige hjørne i ældre tid.*

## *Portolankort*

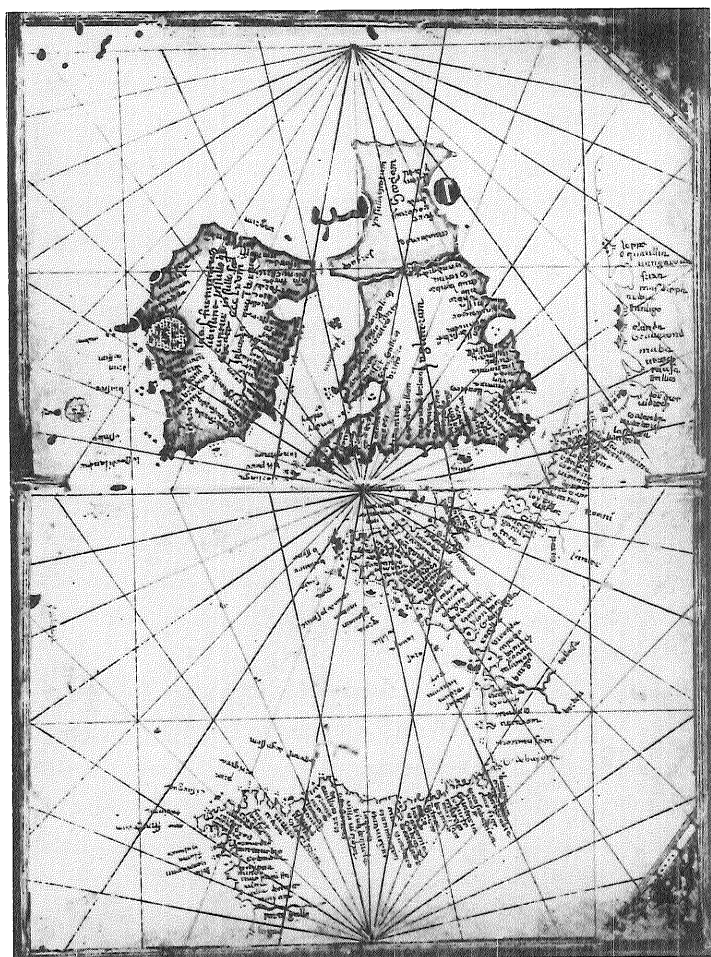
Brugen af et så vigtigt nautisk hjælpemiddel som søkortet trængte kun meget langsomt frem inden for søfarten i de nordeuropæiske farvande<sup>1</sup>. I Middelhavs-egnene tegnede man, vel fra 1200-årenes begyndelse, *portolankort* (= havnekort, dvs. kystkort med angivelse af havnebyer og stednavne), omfattende hele Middelhavs-området og ofte Sortehavet og Det Røde Hav. De ældste af de bevarede kort, »Carta Pisana« og »Compasso de Navigare«, stammer fra omkring 1250<sup>2</sup>. Der er næppe tvivl om, at deres fremkomst må hænge sammen med indførelsen af det i praksis anvendelige kompas, idet de fleste er udstyret med kompasroser med 16 eller 32 streger, ligesom et net af kompasstreger dækker kortene. Derfor har man også kaldt dem *kompas-* eller *paskort*. Sådanne kompasstreger var praktiske at udstikke kursretningen efter, ligesom de gav mulighed for at gøre sig fri af den hidtidige kystsejlads og for at sejle over åben sø uden landkending.

Ret hurtigt gik portolanerne uden for Middelhavs-området og inddrog tillige den europæiske Atlanterhavs-kyst op til Flandern

(Sluis, Scheldemundingen) samt Englands sydlige del. Hertil gik nemlig venetianernes fart i 1300-årene, så det var aktuelt. Nord derfor begyndte hollændernes og hanseaternes herredømme. Efterhånden kom også de britiske øer og Nord- og Østersøen med. Allerede kort efter 1300 medtog Giovanni da Carignano's kompaskort disse egne, men af gode grunde lod han dem ligge uden for nettet af kompasstreger. Det er ganske tydeligt, at korttegnerne ikke havde noget klart, endsige personligt erhvervet begreb om disse fjerne egne, som forøvrigt heller ingen praktisk, men højst teoretisk interesse havde. Kystlinierne i dette ukendte område er tegnet rent hypotetiske og særdeles fejlagtige, og der er kun få stednavne angivet. Måske var de nidkære hanseater, der selvfølgelig vidste udmærket besked, ligefrem indstillet på at holde eventuelle konkurrenter borte<sup>3</sup>. Uden tvivl må oplysningerne gå tilbage til summariske beretninger fra nordeuropæiske skippere, måske på anden eller tredie hånd. Litterære kilder, som forelå i 1300-årene, og som skal omtales senere, kan også have tjent som hjælpemidler. I hvert fald blev kortene langt mere nøjagtige i 1400-årene.

Portolanerne, der i reglen er tegnet i skønne, strålende farver på pergament, er meget tiltalende for øjet, men må i virkeligheden have været af noget begrænset værdi, da mange af stednavnene ved stadig kopiering ofte var blevet fejlskrevne og forandret til det ukendelige. Heller ikke var der angivet detaljer som grunde, - højst klipper og skær -, og kystens forløb stod ikke helt i forhold til virkeligheden. Kystlinien er tegnet som en ujævn bølgelinie i fri fantasi mellem de faste punkter. Trods dette er konturerne tilstrækkelig nøjagtige efter datidens krav. Mange af kortene har ovenikøbet en målestok med angivelse af »portolanmil«, svarende til de nautiske mil på ca. 1850 m.

Nordeuropæiske søfarende har uden tvivl haft lejlighed til at se og beundre disse »venetianske« kort, f.eks. i engelske eller flamske havnebyer, og er blevet inspireret til at efterligne dem, ligesom forøvrigt araberne, der, som Vasco da Gama iagttog det i Moçambik 1498, benyttede søkort<sup>4</sup>. Ældste omtale af et nordeuropæisk søkort er fra



Typisk portolankort over Vesteuropa fra den pyrenæiske halvø til midt på Jyllands vestkyst, tilligemed de britiske øer og Irland. Opslag i en på pergament tegnet, formentlig italiensk portolanbog med ialt fem dobbeltsidede kort. Muligvis fra ca. 1500. Dateringen af portolankort er vanskelig, da de i vid udstrækning er kopier af hinanden. Angivelsen af det halve Jylland ses f.eks. allerede på genueseren Battista Beccarios portolankort 1435. I hjørnerne målestok (Handels- og Søfartsmuseet). *Typical Portolan Chart of the West-European coasts with the British Isles and half of the Danish peninsula Jutland (Jylland). From an Italian Portolan Book on parchment, with five charts, about 1500. The representation of Jutland goes back at least to Battista Beccario's Portolan from 1435.*

den engelske kaptajn John Cabots ekspedition 1497, hvorunder han opdagede Newfoundland. Der siges, at han medførte en globus og et søkort.

### *Søkort*

Det kan ikke helt udelukkes, at der så tidligt som omkring 1450 kan have foreligget mangfoldiggjorte søkort over Nord- og Østersøen, trykt i Flandern, spec. i Antwerpen, i træsnit<sup>5</sup>. Der er ganske vist ikke bevaret et eneste sådant, men man kan med nogenlunde sikkerhed slutte, at de har eksisteret, idet de menes at have tjent som forlæg for senere kort i slutningen af 1400-årene. Fra 1500-årene er flere hollandsk-flamske søkort over Nordeuropa kendt. En del må uden tvivl være gået tabt. De ældste, vi har bevaret, er Jan van Hoirnes i brudstykker foreliggende »Caerte van de Oosterscherzee« 1526 og det storartede »Caerte van Oostland« af Cornelis Anthonisz 1543.

Den svenske ærkebiskop Olaus Magnus' berømte »Carta Marina« (= maritime kort) fra 1539 er i virkeligheden ikke noget egentligt søkort, selvom det bringer en del ny viden, som han uden tvivl må have fået kendskab til fra søens folk. - Også fra England kendes søkort, f.eks. af Themsens munding 1547.

Disse søkort og deres efterfølgere - ofte kopier af dem - er tydeligt nok, hvad man kan kalde *skitsekort*. De er ikke tegnet efter opmålinger, men er skitseret under forbisejling efter foretagne observationer med kompas og efter skønnet afstand, og de har i rigt mål benyttet de eksisterende læsekortbøgers beskrivelser (derom senere). I virkeligheden er de nærmest en billedlig fremstilling af disse og altså af sekundær værdi. Søfolkene havde ikke mulighed for nøjagtigt at iagttage kysternes forløb, og det var heller ikke nødvendigt. Det var tilstrækkeligt for dem at kunne navigere sig frem efter de store hovedlinier og nogenlunde at kunne bestemme deres position. Regelrette søopmålinger fandtes ikke på det tidspunkt. Noget andet var de altid farlige indsejlinger til havnene gennem forstrandsaflejringer og flodmundinger. Her var det vigtigt at have så nøjagtige oplysninger som muligt om grunde, barrier, skær og sejlløb.

Disse første søkort var platte og gjorde ikke forsøg på at afbilde jordens kugleform. De var ofte helt uden gradnet eller højst med tilnærmelsesvis rigtige breddegrader angivet i kortranden. Til gengæld var de forsynet med en dekorativ krans af kompasroser, indbyrdes forbundet med et net af kompaslinier. Ved hjælp af disse kunne skipperen let finde sin kurs over søen, når han brugte sin passer eller den i slutningen af 1500-årene opfundne parallellineal. Man kaldte som nævnt den slags kort for *paskort*.

I 1569 kom flamlænderen Gerard Mercators store verdenskort, konstruerede i hans velkendte projektion med bredde- og længdegrader tegnede i rette vinkler på hinanden uden at tage hensyn til jordens kugleform. Ved denne konstruktion, som gav et fortrukket billede, lettedes på den anden side kursudsætningen.

Uden tvivl var mange søfolk privat interesserede i efter evne og mulighed at gøre visse kartografiske iagttagelser og rids. Spanieren Cortes har 1551 givet en udførlig anvisning til at tegne søkort på pergament<sup>6</sup>, og vi ved, at engelske opdagelsesrejsende tog et forråd af pergament, papir, blæk og farver med til samme formål. Simon von Salingen, kaptajn og købmand, fortæller, at han på sine rejser for et handelshus i Antwerpen efter 1556 ofte besøgte de nordlige egne af Norge og Rusland, og at han i båd sejlede langs landet i Karelens og Lapland og opmålte og loddede alle farvande og strømme samt afpejlede og målte landstrækningerne på deres længde, bredde og polhøjde. Dette resulterede senere i et kort over Skandinavien og Rusland (1601)<sup>7</sup>.

Et for Danmark særdeles interessant søkort er den tyske kartograf s'Grootens håndtegnede »Descriptio Regni Daniæ« fra 1592, hvor på en række ruter gennem de danske farvande for første gang er indtegnede. Nogle af dem var de gammelkendte sejllede, andre gør indtryk af at være konstrueret kunstigt fra havn til havn. Kortet er dog først blevet kendt i vor tid, idet det var et hemmeligt spionkort tegnet til den spanske regering. Allerede på det tidspunkt forelå forholdsvis gode kort over de danske farvande såvel som over de vest- og nordeuropæiske kyster i Lucas Janszoon Wagheners impone-

rende og banebrydende søkortatlas »Spiegel der Zeevaerdt«, udgivet i Leiden 1584-85, og Aelberg Haeyens samtidige »Amsterdamsche Zee Caerten« (Leiden 1585). Disse første forsøg gav i 1600-årene stødet til den store hollandske indsats på søkartografiens område. Fra det tidspunkt kan man sige, at søkortene for alvor gjorde sig gældende blandt de nautiske hjælpemidler.

### *Læsekort*

1598 fortalte en spansk udsending, der havde foretaget en rejse over Østersøen, at de indfødte søfolk aldrig brugte andet søkort end en lille skreven bog. Der er tydeligt nok tale om en såkaldt *læsekortbog*, en type, der langt op i tiden har betydet så meget, at mange hellere benyttede den end et visuelt søkort med alle dets fejl.

De nordeuropæiske farvande udgør en fladsø, der ligger på kontinentalsoklen og som følge deraf er meget grundet og vanskelig at navigere i - helt anderledes end Middelhavet med dets meget dybe bassiner. Floder og åer fører materiale med sig og aflejrer det i barrierer ved udløbet, kysterne skrånede langsomt ud i søen, med sandrevler og -tanger, aflejret og flyttet af strømmen og stadig varierende, tidevandet spiller stærkt ind på Atlanterhavs- og Nordsøkysten, roder op i Vadehavet og gør indsejlinger dybe ved flod og lavvandede ved ebbe. Alt dette formåede et datidigt søkort ikke at vise, men læsekortet kunne give besked om de farer, der lurede, og om hvordan man kunne undgå dem, ja i det hele taget om mange af de ting, der var værd at vide for sømanden.

Man må forestille sig udviklingen gennem mange århundreder således, at de praktiske erfaringer, skippere og styrmænd har gjort på deres farter, fra først af mundtligt er gået videre til kolleger og efterkommere, er blevet gentaget gang på gang og er blevet husket i flere eller færre detaljer - dog selvfølgelig med mulighed for supplerende tilføjelser og med risiko for, at noget kan være blevet glemt. Af konkurrencehensyn kan man også have hemmeligholdt dem. På et sent tidspunkt, da søfolk eller i hvert fald deres officerer har lært at

skrive og læse, er de blevet nedtegnet til privat brug, først vel på smålapper, senere samlet i optegnelsesbøger, som igen er blevet afskrevet af andre, suppleret ved afskrift fra lignende bøger og korrigeret efter indvundne erfaringer. Sådanne sejladsbeskrivelser, der har været regnet for store kostbarheder, kunne indeholde oplysninger om distancer, øer og havne, kystmærker, grunde og dybder, bundforhold og først og fremmest kurser, ikke mindst efter kompassets indførelse, skønt de ikke nødvendigvis behøver at være nøjagtigt bestemt efter kompas.

Lodsbøger af den slags træffes i oldtiden i Grækenland, hvor de kaldes *peripler* (= rundfarter); allerede tidligere skal fœnikerne have haft sådanne. De omfatter helt eller delvis Middelhavet og Sortehavet. Mærkeligt nok er ingen romerske bevaret. I middelalderen voksede antallet af beskrivelser, ikke mindst i datidens store handelsnation Italien, og en del af dem findes endnu.

Også andetsteds, f.eks. i Nordeuropa, kendte man sådanne beskrivelser. De dukker op forskellige steder i håndskrifter, i reglen ret kortfattede, men efterhånden mere og mere udførlige, alt eftersom især handelssøfarten tog til og havde brug for bedre informationer om egnede ruter og farleder. Bortset fra den berømte nederlandske søbog (Seebuch), som senere skal omtales, har vi ikke meget bevaret fra middelalderen, men det er klart, at der i hvert fald mundtligt har været flere forskellige, på en århundredlang erfaring byggede forskrifter. I tidens løb kunne flere beskrivelser samles, så hele småbøger opstod. Det gælder praktisk talt for alle sådanne, at opstillingen af teksten er meget rodet, fordi de forskellige kilder sjældent er blevet redigeret sammen til et hele. Endnu i 1500-årene, da en del af disse kompilationsarbejder blev trykt og udgivet, herskede en forbavsende mangel på orden og logik i stoffet, så den praktiske brug må have voldt en del vanskeligheder.

Der er mange betegnelser for sådanne sejladsforskrifter. Italienerne kaldte dem *portolano* (havnebog - ofte i forbindelse med de tidligere omtalte portolankort), franskmændene *routier* (vejviser, ruteforskrift), hvad der på engelsk blev til *rutter*; de nordeuropæiske

nationer talte om *Seebuch* (søbog), *Leeskaart* (boek), *læsekort*, *lodsbog* eller simpelthen *Kaert*, *Chart*, uden at der er tale om et virkeligt søkort.

### *Ottars og Wulfstans rutebeskrivelser*

Af størst interesse for os er de sejladsforskrifter fra nordisk område, som findes afskrevet i sagaer, krøniker og andre håndskrifter. Disse kortfattede beretninger har stor betydning ved at dokumentere datidens sejlads og de topografiske forhold til lands og til søs i en tid, hvor der ikke fandtes søkort. Tillige giver de os de første glimt af vore egne kyster og farvande, set med vore forfædres øjne for så mange århundreder siden. I sig selv gengiver de en endnu ældre tradition og viden, som tildels må gå tilbage til forhistorisk tid. Vi kan trygt regne med, at vikingerne ikke er sejlet ud på må og få, men har haft gode kundskaber om deres kurser og distancer. Og nye og ukendte ruter, som de har udforsket, er hurtigt blevet vurderet og optaget i deres nautiske erfaringsmateriale.

Omkring år 880-90 gav nordmanden *Ottar* (*Ohthere*) den videbegærlige kong Alfred af Wessex i England en knap beretning om sine rejser nordpå til Hvidehavet fra Helgeland ved Lofoten, hvor han boede, samt om farten sydpå langs Norges kyst til *Sciringesheal* (Skiringssal, senere Kaupang), den ældst kendte norske handelsby, hvis tomter i de senere år delvis er blevet udgravet øst for Larvik. Endvidere om hans videre fart fra Skiringssal til Hedeby, Nordens vigtigste handelsby på den tid, ved en vig i Slien syd for det nuværende Slesvig. Denne sidste beretning, der omhandler danske farvande, skal her gengives i oversættelse med forklaringer i parentes:

»Og han fortalte, at han på fem dage sejlede fra *Sciringesheal* til den havn, man kalder *æt Hæthum* (= ved Hederne, dvs. Hedeby). Den ligger mellem *Winedum* (venderne, i Østholsten) og *Seaxum* (sakserne, i det øvrige Holsten) og *Angle* (anglerne, i Angel mellem Slien og Flensborg fjord) og hører under *Dene* (dancerne). Da han sejlede dertil fra Skiringssal, havde han i tre dage *Denamearc* (Danmark) om bagbord og rum sø om styrbord, og de sidste to dage, før han kom til »Hederne«, havde han om styrbord *Gotland* (Jylland) og *Sillende* (Sydjylland) og mange øer. I disse lande boede anglerne, før de kom hertil (nemlig til England), og han havde i disse to dage om bagbord de øer, som hører til Danmark«.

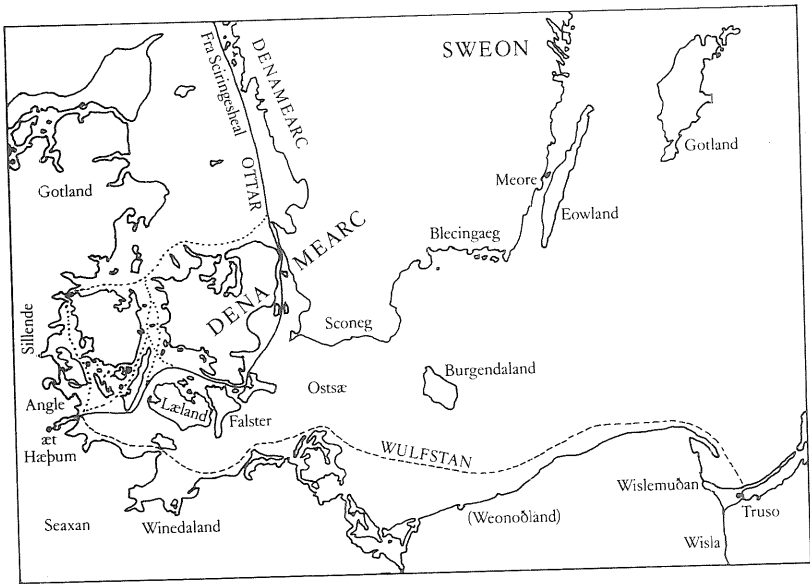


þe ƿið ƿuðan. þone ſcunger heaƿ ƿýlð ſƿýðe mý  
 cel ƿæ. up in on ðæt land. ſeo iƿ bradre þonne ða ni  
 man oƿer ſeon maðe. 7 iƿ ƿót land on ðre heaƿe  
 on gear. 7 riðða ƿillende. 8eo ƿæ lid maðiz hund m  
 la up in on þæt land. 7 oƿ ƿunger heale. he ƿæð  
 þ he ƿe glode on ƿið dagan. to þam ƿorte þe mon hað  
 ðæt hæþum. ſe ſcilt be tu h ƿinedum. 7 ƿe axum. 7 an  
 gle. 7 hýrð in on ðene. Ða he þiden ƿeard ƿe glode  
 fram ſcunger heale. þa ƿæð him on þæt bæc bord.  
 ðena mearc 7 on þæt ſceorbord. ƿið ƿæ. þri ƿ daga. 7 þa  
 oƿegen daga ƿ he to hæþum come. him ƿæð on þæt  
 ſceorbord ƿót land. 7 ƿillende. 7 iƿ landa ƿela; on þæ  
 landum eardodon en gle. ƿ he hi híd þi on land coman  
 7 hým ƿæð ða oƿegen daga on ðæt bæc bord. þa iƿ land  
 þe in ðene mearc hýrð. ƿulƿtan ƿæð þ he ge  
 ƿone oƿ hæðum. þæt he ƿæð on truſo. on ſýtan da  
 gum. 7 nihtum. þæt þæt ſcun ƿæð ealne ƿe ƿinnende  
 under ƿe gle. ƿe on ð land him ƿæð on ſceorbord.  
 7 on bæc bord. him ƿæð langa land. 7 læ land. 7 calƿe.

Notater om Ottars og Wulfstans rejser omkr. 880-90, optegnet i kong Alfreds over-  
 sættelse til oldengelsk af Paulus Orosius' geografisk-historiske værk fra ca. 400, gen-  
 givet i brudstykke efter håndskrift i British Museum (MS Add. 47967). I teksten fin-  
 des Ottars rejse fra Skiringssal til Hedeby beskrevet linie 5 til 15, hvorefter Wulfstans  
 beretning om rejsen Hedeby-Truso følger. *Ottar's and Wulfstan's voyages approx. 880-  
 90 from Skiringssal in Norway to the important town of Hedeby, and from Hedeby to Truso  
 (Elblag) are described in King Alfred's translation of Orosius (manuscript in the British  
 Museum).*

Beskrivelsen er ikke klar og detaljeret nok til, at vi kan rekonstruere hans nøjagtige rute. Han er tydeligt nok begyndt sin rejse med at sejle østpå over Oslofjords munding og ned langs Bohuslen og det danske Hallands kyst, hvilket ialt tog tre dage efter hans eget ud-sagn. Resten af rejsen er mere usikker. Dersom Sillende, hvad enkelte forskere mener, betyder Sjælland, er han fortsat ad den naturgivne rute gennem Sundet, hvorefter han formodentlig er drejet mod vest mellem Sjælland og Møn ad Storstrømsruten, så han havde Møn, Falster og Lolland om bagbord. Derefter er han vel gået sydpå gennem Langelandsbæltet og har valgt den sidste, korte distance fra Langelands sydspids direkte mod vest til Sliens munding. At tolke hans bemærkninger om de mange øer om bagbord som at han skulle være gået gennem det sydfynske øhav synes helt meningsløst. Det ville være en omvej, og ruten ville frembyde mange vanskeligheder med grunde, rev og småøer. Man tør ikke presse citronen alt for meget.

Imidlertid kan Sillende (som vi også kender andetsteds fra i en ældre tysk form *Sinlendi*) ikke betyde Sjælland. I kong Alfreds manuskript, hvori Ottars beskrivelse findes, gives en del geografiske oplysninger om Nordeuropa. Bl.a. siges, at vest for gammelsakserne (i modsætning til de saksere, der omkring 450 var draget over til Britannien sammen med anglerne og jyderne og havde bosat sig der) ligger floden Elbens munding samt Frisland. »Nordvest derfor ligger det land, som man kalder Angel, og Sillende ... og en del af de danske«. I sin beskrivelse af Kattegat (se senere) nævner Ottar ligeledes, at på den ene side ligger Gotland og syd derfor Sillende - altså atter Jylland-Sydjylland. Kort sagt kan Sillende ikke betyde Sjælland. Men dette volder os vanskeligheder, for man kan næppe tro, at Ottar har krydset Kattegats sydlige kyst langs Sjælland og Fyn og være gået gennem Lillebælt. En rejse gennem disse bugtede og vanskelige farvande synes noget usandsynlig. Man må tro, at han har fulgt den først beskrevne, traditionelle rute gennem Sundet, og at han blot har villet rævne, at Jylland og Sydjylland lå om styrbord, uden at man dog deraf kan slutte, at han direkte har sejlet langs dis-



Skitse til Ottars rejse Skiringssal-Hedeby og Wulfstans rejse Hedeby-Truso, som fortalt til kong Alfred omkr. 880-90, med de i teksten forekommende stednavne. Alle forskere er enige om den første del af Ottars rejse: over Oslofjorden og sydpå langs Bohuslens og Hallands kyst, men den sidste del af rejsen gennem de danske farvande er på grund af den knappe og uklare fremstilling så usikker, at praktisk talt alle muligheder har været foreslået (prikkede rutelinjer). Forfatterens forslag er angivet med ubrudt linie. Wulfstans rejse til Truso ligger derimod klar (her gengivet efter Ole Crumlin-Pedersens forslag). Uden tvivl har Ottar og Wulfstan fulgt meget vigtige handelsruter, der har været brugt i århundreder. *It is not possible to follow Ottar's exact route Skiringssal-Hedeby (880-90) as King Alfred's account is rather meagre, in contrast to the report of Wulfstan's route Hedeby-Truso. Both are important trading routes of considerable age.*

se lande eller sigtet dem, før han anduvede Slimundingen. Sagen kan ikke opklares med fuld sikkerhed, men vi må ikke glemme, at hverken Ottar eller kong Alfred havde et Danmarkskort foran sig, som de kunne konsultere. Ottar har nok i store træk kendt Danmarks lokaliteter, set fra søen, men det vil gå for vidt at forlange utvetydig nøjagtighed i hans kortfattede beretning, som måske er forkortet stærkt af kong Alfreds skriver.

At Ottar kunne klare rejsen på fem dage, vil øjensynlig sige, at han har sejlet étmålet (døgnet) igennem uden at stoppe op for natten. Hans rejse må være foretaget i de lyse sommernætter.

Under alle omstændigheder har vi her en beskrivelse af en af de store fartruter gennem de danske farvande, hvis ene endepunkt har været den vigtige handelsby Hedeby.

På samme tid fortalte en anden sejlene købmænd, *Wulfstan (Ulfsten)* - formodentlig en dansker med godt kendskab til kysterne - kong Alfred om en anden vigtig handelsrute i nordiske farvande, også udgående fra Hedeby og forløbende østpå gennem Østersøen til den muligvis nordiske handelsplads Truso øst for Wisla-deltaet (Weichsel), i nærheden af det senere Ilfing (Elbing, polsk Elblag). Arkæologer er i gang med at fastslå stedets nøjagtige beliggenhed. Også denne beretning lod Alfred optegne:

»Wulfstan sagde, at han fo'r fra *Hedhum* (hederne, Hedeby), og at han var i *Truso* i løbet af syv dage og nætter, og at skibet hele vejen løb under sejl. *Weonodhland* (Vendland) var på hans styrbords side, og om bagbord havde han *Langaland* og *Læland* (Lolland) og *Falster* og *Sconeg* (Skåne), og disse lande hører alle til *Denemearcan* (Danmark). Og derefter lå *Burgenda land* (Bornholm) om bagbord for os, og de har deres egen konge. Og efter *Burgenda land* var for os de lande, som kaldes først *Blecingaeg* (Blekinge) og *Meore* (landskabet Möre nord og syd for nuværende Kalmar) og *Eowland* (Öland) og *Gotland* om bagbord, og disse lande hører til *Sweon* (svenskerne). Og *Weonodhland* (Vendland) var hele tiden om styrbord for os lige til *Wislemudhan* (Wisla munding)«.

Ligeså lidt som Ottars sejladsbeskrivelse er Wulfstans særlig udførlig og slet ikke nautisk tilfredsstillende. Sagen er sikkert den, at Alfred næppe har interesseret sig særligt for selve rejserne i nautisk

betydning, så derfor har hans skrivelser af de højst sandsynligt langt mere udførlige fortællinger kun taget det geografiske - beretningerne er indført som tillæg i hans bearbejdelse af den spanske historiker Paulus Orosius' geografiske værk fra ca. 400, »Historiarum adversus Paganos libri VII« -, derfor Wulfstans opremsning af de forskellige øer og landskaber, som han ganske vist ikke alle har kunnet sigte undervejs, men hvis position han kendte. Det forbyder os unægtelig, at han ikke har Sjælland med, men derimod kender til det afsides beliggende landskab Möre, som ikke vides at have spillet nogen større rolle hverken da eller senere. Han nævner heller ikke Femern, ej heller Møn eller Rügen, hvis kridtklinter han må have kunnet se, dersom det har været klart vejr. Muligvis har Østersøens sydkyst på det tidspunkt været ret ukendt i Norden, så betegnelsen Vendland har dækket behovet tilstrækkeligt. Kongen har været interesseret i tilhørsforholdene i de lande, hvorfra hans forfædre sakserne, anglerne og jyderne, og ligeledes hans fjender vikingerne, kom. Han var som sagt selv konge over Wessex, vestsaksernes land. Forøvrigt er det for os interessant at høre, at Bornholm omtales som et selvstændigt kongerige.

Kurser og distancer er udeladt. For kongens geografiske formål har det være tilstrækkeligt at få at vide, hvad der lå om bagbord og om styrbord. Rejsen har taget syv étmaal i strygende medbør, og Wulfstan har ikke ligget for anker om natten.

Vi kan kun beklage, at optegnelserne om de højst vigtige ruter er blevet så knappe, idet de ville have kunnet kaste lys over spørgsmålet om læsekortenes eller i hvert fald sejladsbeskrivelsernes opkomst og form i Norden<sup>8</sup>.

### *Middelalderlige rutebeskrivelser*

I sagaerne findes flere steder ruterne fra Norge til Svalbard, Irland, Island, Grønland osv. nævnt. Desværre er de også ret kortfattede, og det er klart, at nordboerne har vidst meget mere derom, end de knappe angivelser røber. Under alle omstændigheder har de nået deres mål med stor præcision. De har kendt stedernes indbyrdes be-

liggenhed, og de har haft forbløffende nøjagtig viden om de forskellige distancer og kurser, uden at de har besiddet søkort<sup>9</sup>.

For Danmarks vedkommende har vi i Adam af Bremens krønike om de hamborgske ærkebispens historie (IV, scholie 99) en sejladsforskrift for pilgrimsruten fra Ribe til Accon (Akko, Acre) i det Hellige land. Den skal være meddelt ham personligt af kong Svend Estridsen, hvilket ville tidsfæste den til ca. 1075. Den tyske krønikeskriver Albert af Stade henfører den til 1152. Da den for første gang indeholder knappe kurser og distancer, er der dog måske tale om en yngre tilføjelse fra begyndelsen af 1200-årene. Som nævnt kendte de italienske portolaner på denne tid ikke Atlanterhavs-kysten, så den må stamme fra nordiske pilgrimme. Samme beretning er forøvrigt optaget i Kong Valdemars jordebog fra ca. 1230-40 og i et manuskript af Ingvar Vidførles saga fra 1200-årene (i Stockholm). Som en prøve skal første del af ruten meddeles her (oversat fra latin):<sup>10</sup>

»Fra Ribe kan man sejle til *Cinkfal* i Flandern (Sinkfal nær Brugge) på 2 dage og ligeså mange nætter. Fra *Cinkfal* til *Prol* i England (Prawle Point, sydøst for Plymouth, hvor korsfarerflåderne fra Nordeuropa vel har samlet sig) på 2 dage og én nat. Dette er Englands yderste punkt mod syd, og farten fra Ribe dertil er kroget (dvs. går ad forskellige kurser) mellem syd og vest. Fra *Prol* til *Brittania* (Bretagne) én dag til *St. Mathias* (Pointe Saint-Mathieu på Bretagnes vestkyst). Derfra til *Far* (La Coruña, med oldtidsfyrtårnet Faro) ved *St. Jacob* (Sant Jago de Compostela, i Nordvestspanien) 3 dage og 3 nætter. Derfra til *Leskebone* (Lissabon) 2 dage og 2 nætter, og det hele er en kroget fart mellem syd og vest«. - Videre over *Njørvasund* (Gibraltarstrædet) - *Tarragona* - *Barcelona* - *Marseille* - *Messina* til *Akko*.

Som man ser, er det nærmest en fra-punkt-til-punkt orientering uden mange enkeltheder. Man må gå ud fra, at de korsfarere og pilgrimme, der tog rejsen, har haft langt flere detaljer at gå efter. At det er en ofte befaren rute, der skildres, er der ingen tvivl om.

Senere beskrev franciskanermunken Mauritius fra Bergen en lignende pilgrimsrute fra Bergen til det Hellige land. Han havde selv foretaget rejsen ca. 1270.

Kong Valdemars jordebog indeholder også en anden sejladsbeskrivelse, nemlig ruten fra Utlängen i Blekinge til Reval, i virkelig-

torne  
 Item huiltoeren vñ de nesen liggēsen  
 sijden ton westen vñ noorden ton osten  
 Item huiltoeren vñ sequentēssen liggē  
 sijden Ende noorden  
 Item van Schagen to mastende dat  
 is in kēynge dat berē is ost noortost  
 vñ west sūtwest  
 Item also gy sulken segelen vt den suwe  
 ma den reie vñ gy come linc hēde  
 so sale gy gā. noet noet ost bet mē  
 dat reff voort an dat nē spinde van  
 den reie. noortost to den hē. is vñ  
 wort ost noort ost na den schagen  
 Item van den schagen reier to lesse  
 sūtost ij. kēynge  
 Item van lesse reff to anhoelic sūtost  
 ij. kēynge  
 Item van anhoelic Gēsen solle sūt  
 sūtost. to lappesande to hēlsingeborch  
 ost sūtost hēlt hēlsingeborch eie  
 kēynge Gēsen den lands p en moge

66  
 gy mēst misson an den swedē bode vñ  
 vñ hēlt de kerke to hēlsing eie vñ  
 dat borchus also dat christen sēn  
 mogen so moge gy mēst misson an  
 lappesande nē vñ vanden vñ also mo  
 ge gy mēst vnder segelen  
 Item van hēlsingeborch to dractoir ij  
 kēynge  
 Item van schagen xij kēynge to den  
 reie enet dat reff ij kēynge wort  
 no kēynge to den borch in enet  
 de borch vñ wort vij kēynge to alle  
 landen  
 Item van dractoir reff to Galsterbode  
 reff sijden ton westen en kēynge  
 Item also gi mēst sēn mogen ton  
 sijden dat hē vñ de kerke so sy gy  
 nē dat drogsta van den reie  
 Item van Galsterbode reie to den  
 holma osten ton sijden xiiii me se  
 Item langes beruholma isst lant  
 est sūt ost vij me se

Venstre side: Opslag fra den ældst bevarede tekst af den nederlandske »Seebuch« som den findes i plattysk oversættelse i håndskrift S.72 i Commerzbibliothek, Hamburg. Redaktionen afspejler tekstens udformning i 1300-årenes første del. T. v. linie 2 foroven begynder beskrivelsen, der er oversat her i artiklen: XII, 1 ff. (§ 4 er ved en fejlskrivning havnet midt i Sund-beskrivelsen på modstående manuskriptside). Det for os specielt interessante Helsingør-stykke (XII, 9) begynder linie 4 fra neden og fortsætter på næste side. I linie 3 optræder det famøse »backhus« (XII, 12). - Højre side: Den yngre tekst af Søbogens afsnit om Storebælts- og Sund-ruterne, som gen-

heden den gamle nordiske rute langs den svenske, finske og estniske skærgårdskyst<sup>11</sup>.

Disse interessante vidnesbyrd om nogle af middelalderens vigtigste ruter må som nævnt opfattes som i høj grad forkortede udtog af erfaringsmaterialet, der har haft så stor almen interesse, at de er optaget i håndskrifter, som ikke havde nautisk sigte. De giver ingen detaljerede oplysninger om de utallige ting, der måtte iagttages undervejs, og som man selvfølgelig har kendt til, men ikke har skrevet ned,

Item alle qu wullen sekeren vee de Emmeren dat  
huys vud qu sammen buid linden vppen vij vnde  
So slecht gan noerwestet lat vppen dierest vud  
dat hore sal qu hore in solinne dat qu vppen  
sol vadome gheine grint en hehde dat vphact  
noersted ofst lat dat qu hore in vee vud dan  
moete qu in die hore seker dan in dat qu dit  
lant veruullen dat to dan sekeren

Item alle sekeren vud sekeren vud vud vud  
hore vud sekeren vud sekeren vud sekeren vud  
So slecht dat hore vud vud vud vud vud  
dan dierest vud dat qu hore vud vud vud  
vud vud dat lat vud vud vud vud vud  
vud vud na hore vud vud vud na vud vud  
vud alle qu hore vud vud vud vud vud  
so eyn dierest vud vud vud de o vud vud  
de vud vud hore vud vud vud se qu hore vud  
to hore dat qu se hore vud vud vud So ghe  
vud vud vud vud vud vud vud vud vud  
ken ofst vud vud to hore vud vud vud vud  
vud vud sekeren vud hore vud vud vud  
vud vud se qu hore vud vud vud vud vud  
vud vud dan hore vud vud vud vud vud  
vud vud vud vud vud vud vud vud vud  
vud vud vud vud vud vud vud vud vud  
vud vud vud vud vud vud vud vud vud  
se ghe odt vud vud vud vud vud vud vud

Item van den Ochten to hore dat hore vud  
vud vud dat hore vud vud vud vud

Item van hore to hore dat hore vud  
vud vud hore vud vud vud vud

Item van Anholte to hore dat hore vud vud 31.  
vud vud hore vud vud vud

Item van hore to hore vud vud vud vud  
vud vud dan hore vud vud vud vud

Item hore hore vud vud vud vud vud  
vud vud qu hore an den Emmer hore

Item hore vud vud hore vud vud vud  
vud an dat hore vud vud hore vud vud

Item hore vud vud hore vud vud vud  
vud hore vud vud vud vud vud vud

Item van hore vud to hore vud vud vud  
vud vud vud vud vud vud vud vud

Item van hore vud to hore vud vud vud  
vud vud vud vud vud vud vud vud

Item alle qu hore vud vud vud vud vud  
vud de hore vud vud vud vud vud

Item van hore vud to hore vud vud vud  
vud vud vud vud vud vud vud vud

Item dat hore vud vud vud vud vud vud  
vud vud vud vud vud vud vud vud

Item vud vud hore vud vud vud vud vud  
vud vud vud vud vud vud vud vud

Item vud vud hore vud vud vud vud vud  
vud vud vud vud vud vud vud vud

spejler tilstanden i beg. af 1400-årene, er bundet sammen med den ældste tekst. Foroven t.v. begynder XII, 5 med rejsen fra Zwin til Skagen og i næste afsnit fra Skagen til Warnow (Rostock). Sundruten begynder med linie 4 forneden og fortsætter på højre side. Helsingør-afsnittet om Krogen (»de slotte«) findes i linie 7-10, og ruten Falsterbo-Bornholm begynder linie 16. *Pages from the two preserved manuscripts, translated into Low German, of the medieval Dutch rutter, the »Seebuch« (Seabook), the oldest from the 14th, the youngest from the 15th century (MS S.72, Commerce Library, Hamburg).*

dels fordi skrivematerialer var dyre, dels fordi de færreste, måske ingen af de søfærende, kunne skrive.

### Den nederlandske Seebuch

En rigtig udførlig læsekortbog finder vi først i den nederlandske *Seebuch* (søbog). Den fremtræder i nedertysk (plattysk) oversættelse, men er i ét og alt hollandsk. Fra det nederlandske område udgår ruterne, og det er påfaldende, at de tyske kyster overhovedet ikke be-



skrives eller nævnes, bortset fra Elbmundingen, Helgoland og Warnowfloden (dens udløb ved Warnemünde). Hverken Hamborg, Lübeck eller nogen anden tysk hansestad omtales - forøvrigt nævnes af danske byer også kun Husum, Ribe, Kalundborg, Helsingør, Helsingborg, Dragør og Falsterbo, men f.eks. ikke København. De danske farvande er kun gennemsejlingspassager, ikke mål i sig selv. Eksistensen af det vigtige Skåne-marked ikke så meget som antydes.

Bogen er sammensat af mange forskellige tekster af varierende alder. Noget af stoffet, specielt vedrørende farterne sydpå, må være overtaget fra flamsk og fransk, og det der vedrører de nordlige farvande, specielt Østersøen, fra nordisk (jfr. distanceangivelserne »wekensees« efter skandinavisk »ugesøs« = 6 sø- eller kvartmil). Der kan derimod ikke påvises tysk stof i bogen, så hanseaterne har kun ladet den oversætte, men ikke forsøgt at bearbejde eller supplere den, skønt de må have brugt den i mindst et par hundrede år, som den var. Alligevel har den haft værdi for hanseskipperne, idet de beskrevne ruter eller »trader« (ordet, der hænger sammen med verbet *træde*, bruges allerede i middelalderen) er dem som handelsskibene fulgte, og som havde været kendt og befundet de korteste og sikreste gennem hundreder af år, inden de blev nedskrevet og samlet. Det er klart, at når der forelå sådanne rutebeskrivelser på basis af lang erfaring, fulgte man også disse ruter, som man kan kalde søfartens færdselsveje, slavisk. Det ville være dumdrigtigt at vove sig bort fra dem. Kun hvis man havde ærinde uden for dem, måtte man forlade dem og var så til en vis grad afhængig af de lokale lodser, man kunne få fat på, og ellers måtte man liste langsomt frem ved hjælp af loddet.

Der kan næppe være tvivl om, at hollænderne, specielt fra Kampen og andre byer ved Zuidersøen, i begyndelsen af 1200-årene begyndte at sejle på Sundet og Østersøen - i 1251 gav kong Abel disse »ummelandsfarere«, som de kaldtes, fordi de sejlede rundt om Skagen, det værdifulde privilegium, at de selv måtte bjerge deres skibe, hvis de strandede i danske farvande. Man gør næppe fejl i at antage, at specielt de nordiske afsnit i Seebuch kan være blevet samlet i for-

bindelse med disse nye farter, dels ud fra hollændernes egne erfaringer, dels ved oplysninger fra danske kolleger. Norge og Sverige ligger så godt som helt uden for deres horisont.

Fra tysk side har man senere, efterhånden som hansestædernes farter tog til, oversat bogen som et værdifuldt hjælpemiddel for sejladsen, selv om den som sagt gik uden om deres område. Der findes enkelte håndskrifter helt eller delvis bevarede af denne plattyske oversættelse, mens ingen hollandsk original er overleveret. Specielt kendt er to tekster, indbundet sammen i ét bind (i Commerzbibliothek i Hamborg). De er nedskrevet i 1400-årene, formentlig i Lübeck. Man kan måske forestille sig, at denne vigtige søbog har været en slags forlagsartikel, som før bogtrykkerkunstens opfindelse ved diktering har været mangfoldiggjort på et skriverkontor. Der har formentlig været rift om at besidde den. De to tekster er ikke helt identiske. Den kortere må være den ældste, som uden tvivl går tilbage til 1300-årene, ja for visse stykkers vedkommende vel til 1200-årene, mens den længere er en udvidet udgave heraf, som kan sættes til første halvdel af 1400-årene. Som det senere skal nævnes kan disse to redaktioners afvigende beskrivelse af Sjællands nordøstlige hjørne, den nuværende Kronborgpynt, tjene til at give en nogenlunde aldersbestemmelse<sup>12</sup>.

Teksterne giver i en række kapitler ruterne langs kysterne mod syd til Spanien, mod vest til de britiske øer, mod nord til Norges sydvest- og sydkyst og mod øst gennem de danske farvande til Østersøen. Ruterne er beskrevet med nogenlunde rigtige kompasretninger og en del distancer og dybder. Kystens forløb omtales hist og her, ligeledes enkelte grunde, tidevandsforhold, som spiller en stor rolle ved Atlanterhavskysten, landmærker, også nu og da havbundens beskaffenhed. Kunstige sømærker er kun omtalt et par gange, hvilket kunne tyde på, at forlægget går tilbage til tiden før en mere udbredt søafmærkning. Alt er kort og knapt, men af uvurderlig nytte for den søfarende.

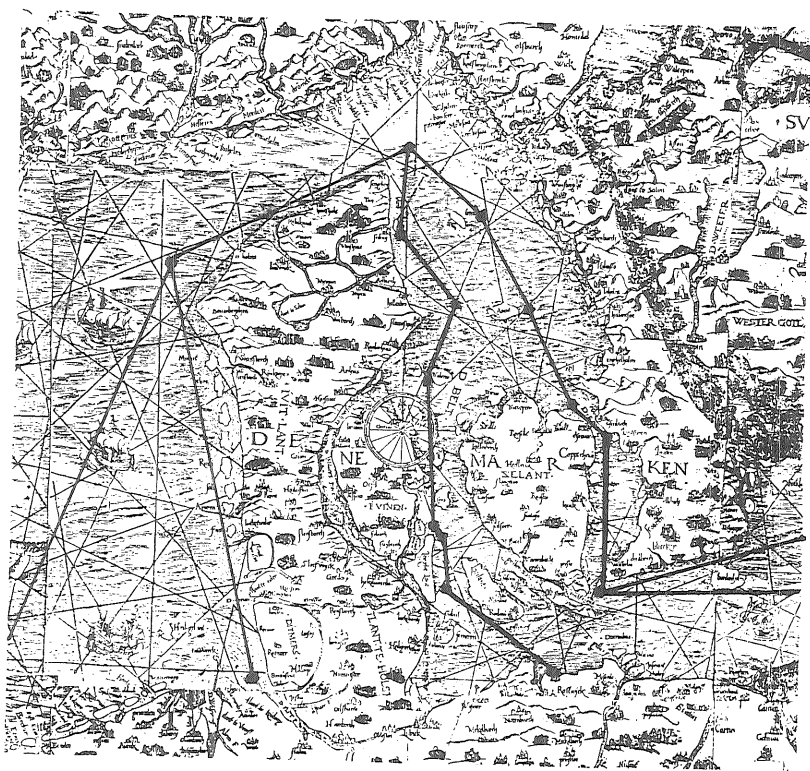
### *Søbogens beskrivelser af ruterne gennem de danske farvande*

De nordiske kilder, der er indgået i søbogen, har vi ikke overleveret. Derfor er den af allerstørste interesse for os, idet vi her for første gang får beskrevet den vigtige internationale søfartsvej, »umme-landsfarten«, rundt om Skagen og gennem de danske farvande. Det er tydeligt, at hele dette afsnit må gå tilbage til nordiske (danske) kilder, og at disse ruter i århundreder har været fulgt af skandinaviske skibe.

Vi har ikke fra tidligere tid så forholdsvis udførlige beskrivelser af disse gamle hovedkurser. Derfor skal her gives en oversættelse til dansk af teksterne vedrørende de danske farvande (kap. XI-XII):

*Ruten langs Jyllands vestkyst fra Helgoland til Bovbjerg (ældste tekst fra begyndelsen af 1300-årene).*

XI.1. Item (endvidere) for det første *Hilligelande* (Helgoland) og strømmen ved *Ameren* (Amrum), det ligger øst og vest (nemlig for hinanden; ligeså i det følgende). 2. *Dat smale dep* (Schmaltief mellem Føhr og Pelworm) og Helgoland ligger øst til syd og vest til nord. 3. Item *de Eydere* (Ejderen) og Helgoland ligger øst til nord og vest til syd. 4. Item *Ripen* (Ribe) og Helgoland ligger nordøst til nord og sydvest til syd. 5. Item Helgoland og *de Elve* (Elben) ligger sydøst til øst og nordvest til vest. 6. Item når I vil sejle op ad Elben, så skal I lade *dat Werk* (øen Neuwerk) ligge sydøst til syd for jer. 7. Item når I er ud for *Denenbalge* (ved Ditmarsken; balje = vandløb i Vadehavet), så skal Neuwerk stå sydvest for jer. 8. *Denenbalge* går ind ved *Vogelsande* (ud for Elbmundingen); det ligger ved siden over for *Bottersand*. 9. Item ligeså når I vil sejle ind i *de Hevere* (Heverstrømmen, nord om Ejderstedt), så skal I fra Helgoland gå østnordøst. 10. Item ligeså når I kommer der udenfor, så skal I lade *Husem* (Husum) komme uden for *Northoveden* (Norderhöft ved Ording på Ejderstedt), så I kan se det, så sejler I bedst ind i Heveren, og så skal I lade *dat Lonriff* (det lange rev) stå om bagbord og *de lutke Hisse* og *de grote Hisse* (lille og store Hitzbank) om styrbord. 11. Item på *den Holme* (øen Utholm, nu landfast med Ejderstedt) står syv møller; der står midt på landet St. Andreas kirke. Også når I kommer inden for havnen (Heveren?), der ligger en sandgrund, som hedder *Dingnissen sant*, den skal I lade ligge om styrbord; så sejler I til *Pilwirmi* (øen Pelworm) uden for (fast)landet. 12. Item uden for fastlandet ligger en sandgrund, - vogt jer for den! 13. Item fra *Bovenberge* (Bovbjerg) til Elben strækker landet sig nordnordvest og sydsydøst, og der bevirker månen højvande i alle havne mod syd og nord, og også i Elben.



De i den middelalderlige Søbog beskrevne ruter Flandern-Skagen og Elben-Skagen, samt Storebælts-ruten Skagen-Warnemünde og Sundruten Skagen-Læsø-Anholt-Kullen-Falsterbo-Bornholm er her forsøgt indtegnet på det første søkort over Nord-søen, de danske farvande og Østersøen, nemlig Cornelis Anthonisz' »Caerte van oostland« 1543 (kun kendt i ét eksemplar fra 2. udgaven, Antwerpen 1560). Helt éntydigt har det ikke kunnet lade sig gøre, da både sejlanvisningerne og kortet - trods alle fortjenester - er altfor unøjagtige. Datidens skippere har nødvendigvis måttet sejle på deres fornemmelse og har erfaringsmæssigt vidst, at de måtte bruge disse hjælpemidler med forsigtighed. *The medieval trade routes through the Danish waters, as described in the Dutch Seabook, are here as exactly as possible traced on the oldest chart of Northern Europe, Cornelis Anthonisz's famous »Caerte van oostland«, 1543.*

*Ruten fra Holland over Skagen gennem Storebælt* (1-4 gengivet efter ældste tekst; resten efter den yngste tekst fra begyndelsen af 1400-årene).

XII.1. Item *Walcheren* (i Holland) og *de Nesen* (Kap Lindesnæs i Norge) ligger syd til vest og nord til øst for hinanden. 2. Item *Walcheren* og *Scutenessen* (Skudenæs på Karmø, Norge) ligger syd og nord. 3. Item fra *Schagen* (Skagen) til *Mastrand* (Marstrand), det er 3 *kennyng* (kendinger, nordisk ord, overtaget af englænderne og hollænderne som distancemål; i reglen sat til 3 mil (tyske) eller 12 kvartmil, dvs. ca. 32 km); kursen er østnordøst og vestsydvest. 4. Item fra Skagen 11 kendinger til *den Reve* (Jyske Rev), over *Revet* 2 kendinger til *de Banck* (Doggerbanke), 4 over *Banken* og videre 7 kendinger til alle lande (den yngste tekst har: til England og til Holland). 5. (det flg. efter yngste tekst). Item når I vil sejle fra *Swene* (floden Zwin ved Brugge, Flandern) til *dat Reff* (Jyske Rev), og I kommer uden for landet på 27 favne, så skal I gå nordnordøst indtil på *Revet*, og den kurs skal I holde så længe, indtil I på 40 favne ingen bund har; gå så nordøst til øst, indtil I sigter *Juellant* (Jylland; den ældste tekst siger: til *den Holmes* = Hanstholm); og så kan I sætte jeres kurs således, at I følger landet op til Skagen. 6. Item når *Schagenriff* (Skagens Rev) er passeret, og I har 14 favne blød grund, gå imod syd og ingen anden kurs så længe *Lesoe* (Læsø) er nordøst for jer; gå så sydøst, indtil I får 10 favne. Kast loddet! Følg *Jutlandes syden* (Jyllands side = kyst) videre sydsydvest til *Helm* (Hjelm) og videre syd til *Wedersreve* (Vejrø Rev, nordøst for Samsø), således at I har 7 favne, ikke nærmere - der er et dybt vand imellem - indtil *Wederoe* (Vejrø) ligger vestnordvest for jer; gå så sydsydvest så langt, at I kan se *Kalligenborch* (Kalundborg); gå så syd til øst videre til *Rumpsoe* (Romsø); videre syd til øst til *Spro* (Sprogø). Når *Sprogø* ligger tværskibs for jer, og I har 13 favne blød grund, ser I *Wresen* (Vresen); kom den ikke nærmere end på 7 favne. Når I har 16 eller 20 favne, så hold luvsiden fast (dvs. sejl uden at drive af) til *Langelande* mod syd til midtlands; videre sydsydvest; og når I så har passeret *Trones* (Tårs, på Lolland), så gå østsydøst, så kommer I ud for *Wernowe* (Warnowfloden ved Warnemünde, indløbet til Rostock).

*Ruten Skagen - Bornholm* (ældste tekst)

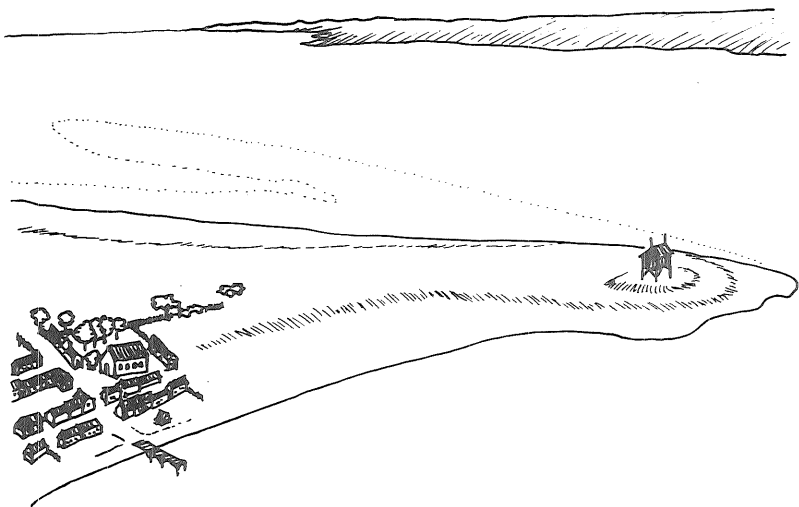
XII.7. Item fra *Schager reve* (Skagens Rev) til *Lesoe* sydøst 2 kendinger. 8. Item fra *Lesoe reff* (Læsø Rev) til *Anholte* sydøst 2 kendinger. 9. Item fra *Anholt* inden om (dvs. vest om) *Kolle* (Kullen) sydsydøst (den yngre tekst tilføjer: det er 3 kendinger) til *Lappesande* (Lappegrunden nord for Helsingør; yngre tekst tilføjer: og så sejler I på jeres mærker, dvs. efter jeres landmærker, hvilket vel vil sige: så følger I kysterne som I kan se på nord- og sydsiden). 11. Hold *Helsingborch* en kende uden for landet (dvs. Sjælland), så kan I ikke komme til skade ved *Swineboden* (Svinbådan, grund ud for Höganäs). 12. Og hold kirken i *Helsingore* (Helsingør) og »backhus« (herom senere) således, at I kan se mellem dem, så kan I ikke komme til skade på *Lappesande* på 7 favne,

og således kan I ikke undersejle den (dvs. sejle den for nær). 13. Item fra Helsingborg til *Drackor* (Dragør) 2 kendinger. 14. Item fra *Drackör reff* til *Valsterbode reffe* (Falsterbo Rev) syd til vest, én kending. 15. Item når I ikke kan se mellem huset og kirken (Falsterbohus (borg) og Falsterbo kirke), så er I på det læggeste af revet. 16. Item fra Falsterbo Rev til *Bornholme* øst til syd 14 *weke sees* (ugesøs, som nævnt et gammelt nordisk distancemål = 6 sømil, godt 11 km). 17. Item langs Bornholm er landet øst-sydøst 7 ugesøs.

Storebæltsruten, som Søbogen beskriver, har formodentlig været ret anvendt i middelalderen. Efter Øresunds-toldens indførelse omkring 1429 svandt dens betydning, idet man fra dansk side forbød fremmede at benytte den undtagen i nødstilfælde. Man ønskede kun den af naturen givne rute gennem Sundet brugt, selvfølgelig for sundtoldens og vel også for kontrollens skyld. En søafmærkning og fyrbelysning af Storebælt blev først foretaget så sent som et stykke op i 1800-årene.

#### *Søbogens omtale af »backhus« og Ørekrog (Krogen)*

Af særlig interesse for os er Søbogens beskrivelse af ruten gennem Sundet, som altid har været den vigtigste internationale farvej. Den ældste tekst fra begyndelsen af 1300-årene nævner som landmærke for at undgå grundstødning på Lappegrunden *dat backhus* i samspil med Helsingørs St. Olai kirke, der dengang var tårnløs og i landsbykirkestørrelse. Ordets betydning har været stærkt diskuteret. Der har været foreslået den ligefremme oversættelse »bagehus«, altså bageri. Et sådant kender man dog ikke noget til, og man ville også synes, det måske ville være for uanseligt, selv om bagerier på grund af brandfaren ofte har ligget for sig selv uden for byerne i ældre tid og derfor nok kunne siges at være mere iøjnefaldende, ikke mindst hvis de havde en passende skorsten. Et andet forslag er, at det måske kunne være et teglværk - mursten hedder på hollandsk bl.a. baksteen (tysk Backstein) - og det er sandt, at der i hvert fald i 1400-årene på Teglbakken i Helsingør nord for karmeliterklostret blev brændt sten til de mange byggearbejder i byen, men dels ved vi ikke, om det også har været tilfældet 100 år tidligere, dels er ordet back-



Hvis vor formodning er rigtig, at det i Søbogen nævnte »backhus« har været en træbåke i form af et hus, kan man i fantasien forestille sig, at det kan have set ud omtrent som på denne skitse, stående isoleret på Ørekrogen nordøst for Helsingør som et vidt synligt vartegn for de skibe, der passerede Sundet, hvad enten de kom nord- eller sydfra. Her ved dette farlige hjørne måtte de skifte kurs og være særlig agtpågivende. Den tanke ligger ikke fjern, at der fra gammel tid kan have stået en bavn her, som man kunne tænde som signal, hvis fjendtlige skibe eller sørøvere viste sig. Vi ved blot intet sikkert derom. Markeringen af Helsingør med de lave huse omkring St. Olai kirke og torvet er rent hypotetisk. *A theoretical experiment to visualize the topography of the promontory at the north-eastern corner of Zealand (Sjælland) to the north of Helsingør at the beginning of the 14th century. The Sound makes a turn of 90° and, if we have interpreted the sailing directions of the Seabook correctly, there used to be a wooden beacon standing here, erected in the shape of a house. This sketch of the beacon and the town (with the first St. Olave's church, built about 1200) is purely fictive.*

hus for teglværk ikke truffet nogetsteds. Helt bortset fra, at det ville have stået forkert som pejlingsmærke for at undgå Lappegrunden. Et sådant måtte stå ude på pynten.

At ordet skulle være en fejlskrivning for »wachhus« (vagthus) eller måske endda for »blokhus« er næppe heller rimeligt. Blokhuset

på Lappegrunden, som man nærmest tænker på, blev nemlig først opført af Christian IV 1640 som led i et forsvarssystem.

Det forekommer forfatteren mest sandsynligt, at oversætteren eller måske afskriveren har forvekslet et e med et c, hvad der nemt kan finde sted, da de i skreven form ser næsten ens ud, således at der i virkeligheden skal læses *baekhus* (e'et angiver, at a'et er langt). *Baek* er lig med *bake*, *båke*, dvs. et af træ på kysten optømmet stort sømærke, her altså i form af et hus, måske som et tagdækket åbent hus på høje (skrå?) stolper, en type der ikke er ganske ukendt inden for søafmærkningen. Et sådant sømærke kan, forudsat at det altså har eksisteret - det drejer sig kun om en teori - ikke have været anbragt andetsteds end på Sjællands nordøstlige, farlige og meget markante hjørne, den udragende pynt, som var enden af en lav, krummet landtunge, der forløb i vest-østlig retning fra det højere bakkebag bag Helsingør, »vallen«, stenalderhavets oprindelige kystskrænt. Den kaldtes fra ældre tid *Krogen* på grund af den let buede form, eller *Ørekrog* (ør = gruset, stenet strand). Hvor præcis en sådan båke kan have stået, er ikke nemt at sige. Krummodden kan ligesom også Lappegrunden have ændret form og retning mange gange under havets påvirkning ved strøm, materialevandring og storm. Man må forestille sig, at oddens yderste ende, som mest består af sandaflejringer, ofte har været overflydt, så søen kan have skyllet eller isen skubbet et sømærke væk. Det har nok derfor ikke stået helt yderligt. På den anden side må det være placeret, så det i forbindelse med kirken har kunnet bruges til pejlingsmærke for at undgå den farlige grund. Vi kan derfor slutte os til, at sømærket må have stået et eller andet sted inden for det areal, hvor det nuværende Kronborg ligger.

Det synes højst rimeligt, at man på dette for søfarten så vigtige sted, hvor farten gennem Sundet måtte skifte kurs, fra gammel tid havde opsat et sømærke, vidt synligt både for dem der kom ind i Sundet nordfra, og for dem, der kom fra syd. Måske kan der allerede i vikingetiden have stået en bævne her for at advare befolkningen mod en søværts fjendes ankomst. At man har haft flere kunstige sømærker at sejle gennem Sundet efter i middelalderen, er ganske



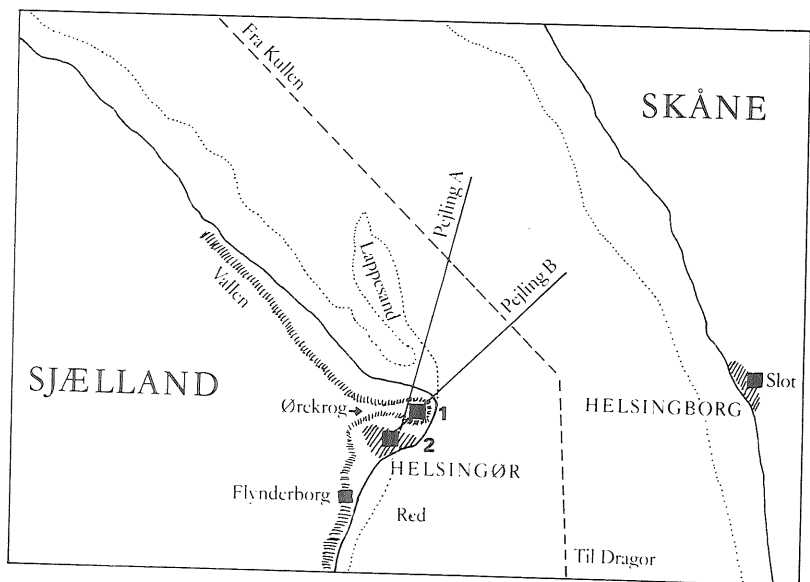
klart. Der var f.eks. bygningsværker som den her nævnte St. Olai kirke, men også på skånsk side syd for Helsingborg den ca. 100 m højt liggende Glumslev kirke fra ældre middelalder, ligeledes St. Ibs kirke på Hven, og sydpå Falsterbo kirke, som også nævnes i vor tekst tilligemed »huset«, dvs. Falsterbohus, der i hvert fald går tilbage til ca. 1300. Helsingborgs slot og borgen i København har ligeledes fungeret som sømærker.

Ved Falsterbo oprettedes ca. 1220 en båke, et »tydeligt vartegn« som det kaldes, for at afvende farer for de søfarende. Man kan godt tænke sig, at denne båke kunne være noget i stil med det formodede båkehus i Helsingør, ja at begge måske kunne være opført på ca. samme tid, omend ikke af samme initiativtagere. Falsterbobåken var bygget af lybske dominikanermunke som en velgerning over for de mange søfarende, der en gang om året kom sammen her til silde-markedet, ikke mindst fra Lübeck. Har der eksisteret en båke i Helsingør, kunne man måske formode, at der stod en konge bag dens opførelse og vedligeholdelse, - måske kong Abel?

I Søbogens yngre tekst fra 1400-årenes begyndelse lyder afsnittet om Helsingør:

XII.12. Item vogt jer for *Lappesande*. Der står et tårn ved sydøstenden af *Helschenor*; hold det dækket af slottet, så undersejler I ikke grunden.

Det tårn, der nævnes, kan ikke være andet end St. Olai kirkes tårn, som byggedes i begyndelsen af 1400-årene, og slottet er *Krogen* eller *Ørekrog*, som blev anlagt på den odde, hvor »bakhuset« ifølge den ældre tekst stod, og som fik navn efter denne »krog«. Man har hidtil almindeligvis troet, at Krogen, hvis mure som bekendt er indkapslet i det nuværende Kronborg (opstået i 1570-80'erne), er opført af Erik af Pommern i 1420'erne som et magtmiddel, der kunne understøtte hans krav om erlæggelsen af sundtolden (indsført ca. 1429) her på dette sted, hvor Sundet er smallest. Men arkæologiske undersøgelser i de senere år viser, at Krogen er betydelig ældre. Hertil kommer skriftlige vidnesbyrd, som mærkeligt nok har været



Skitse over Sundets smalleste sted mellem Helsingør og Helsingborg med indtegning af Søbogens sejlroute fra Kullen over Helsingør Red (hvor skibene efter 1429 måtte ankre op for at betale Øresundstold) til Dragør-Falsterbo. På sjællandssiden er »vallen«, den høje kystlinie, indtegnet med »Ørekrog«, den let krumme, lavere, grusede landtunge ud mod Sjællands nordøsthjørne, hvor der ifølge Søbogens ældste tekst fra 1300-årene stod et »backhus«, formodentlig et sømærke, en båke (nr. 1 på kortet). Efter den yngre tekst fra 1400-årene lå senere »de slotte« her, altså borgen Krogen eller Ørekrog, som nævnes første gang 1346. Indtegnet er pejlingslinierne for at undgå at undersejle Lappesand eller Lappegrunden. *Pejling A* (ældste tekst) lyder: »Kirken (St. Olai, nr. 2 på kortet) og »backhus«, så man kan se mellem dem«, *Pejling B* (yngste tekst): »Tårn ved sydøstenden af Helsingør (St. Olai kirketårn) dækket af slottet«. Krogens forgænger, Flynderborg, lå syd for byen på et voldsted på randen af vallen. *Sketch of the narrow passage of the Sound between the towns Helsingør and Helsingborg, with the ships' course from Cape Kullen to Dragør laid in and with the bearing lines in order to avoid the shallows of Lappesand, as mentioned in the Seabook's texts: A (14th century): »The church (No. 2) and the beacon (No. 1) so that you can look between them«, and B (15th century): »The tower (of the church, No. 2) covered by the castle (No. 1)«.* The castle of Krogen or Ørekrog was built before 1346 on a low, protruding bank, the »Ørekrog«, replacing the mentioned beacon.

overset. Den yngre sjællandske krønike meddeler således, at Valdemar Atterdag i 1346 fangede en ellers ukendt sørøver Rysse, som blev halshugget, hvorefter hans hoved blev sat på en stage på »Ørecrook«. Det vil sige, at man på dette tidspunkt har opgivet Helsingørs ældste borg, Flynderborg, som lå på et bakkedrag syd for byen ved Sjællandsøre, og har bygget en erstatning for den ude på odden. Hvornår dette er sket, kan ikke siges. Ørekrog eller Krogen nævnes hverken i danske eller udenlandske kilder før 1346. 1369 nedbrød lybækkerne under Valdemar Atterdags krig mod hertug Albrecht og hansestæderne »dat hus tho Helsingør«, altså Krogen. Det blev genopbygget, måske af hansestæderne, som ved freden i Stralsund fik overladt Helsingør for et tidsrum af 15 år. Borgen er uden tvivl blevet bygget i flere tempi og vel mest gennemgribende ombygget i 1420'erne. Krogen (og senere Kronborg) overtog på sin vis »bakhuss«s rolle som sømærke på dette vigtige sted, og slottet er stadigvæk af stor betydning for søfarten, idet det er markant synligt fra nordvest og syd. I 1772 indrettedes et fyr i slottets Dronningetårn, og det fungerer stadig.

Ud fra det her fremførte er det muligt i grove træk at bestemme de to teksters alder. Det er ellers sjældent, at man har moderniseret læsekortbøgernes oplysninger, selv om der kunne være sket store forandringer. Heller ikke, da disse i senere tid blev trykt, var der altid nogen, der kontrollerede dem og førte dem à jour, - men i Søbogen er det altså virkelig sket her. Hvor lang tid det har taget, inden det nye kom ind, kan naturligvis ikke siges, men det har næppe været lige med det samme.

Vi kan opstille en tidstavle med vigtige årstal, som kan give en omtrentlig datering:

Ca. 1200: St. Olai kirke bygges i Helsingør.

1220'erne: Sømærke (båke) bygges ved Falsterbo.

Ca. 1230-40: Købstaden Helsingør nævnes første gang (Kong Valdemars Jordebog).

Ca. 1300: Falsterbohus bygges.

- 1346: Borgen Ørekrog (Krogen) nævnes første gang (Yngre sjæll. krønike).
- 1369: Huset i Helsingør (Krogen) nedbrydes af lybækkerne, men opbygges atter.
- Ca. 1400-25: St. Olai kirke får sit første tårn.
- 1420'rne: Erik af Pommern lader Krogen ombygge.
- 1426: Helsingør får sine første købstadsprivilegier af Erik af Pommern.
- Ca. 1429: Øresundstolden indføres.

Den ældste tekst, som vi har den, må - hvis man kan tage årstallene efter deres værdi, hvad der ikke altid er muligt - genspejle forholdene mellem ca. 1300 (Falsterbohus) og 1346 (ældste omtale af Ørekrog), men kan, da man jo ikke straks har ført den à jour, også være noget senere. Yngste tekst ligger efter begyndelsen af 1400-årene (St. Olai kirkes tårn), og da håndskriftets alder sættes til ca. 1450, kan den med sikkerhed dateres til mellem 1400-50<sup>13</sup>.

### *Trykte læsekortbøger*

Så magre Søbogens rutebeskrivelser end er, med mangelfulde kurser og distancer og mangfoldige undladelser af vigtige oplysninger, har de dog gjort tjeneste i århundreder. De følgende sejladsbeskrivelser er i virkeligheden opbygget efter samme skema punkt for punkt. Der kommer flere detaljer, der rettes nogle fejl og kommer andre til. Meningsforstyrrende skriverfejl fordærver teksten. Den ene skipper afskriver efter den anden, mere eller mindre korrekt, uden at bøgernes troværdighed og popularitet øjensynlig lider skade.

Efter bogtrykkerkunstens opfindelse samlede foretagsomme forlæggere og nautiske skribenter nogle af de håndskrevne læsekort sammen og gav dem i trykken. Den første, man kender i Europa, er »Portolano Rizzo« (Venezia 1490), omfattende Middelhavet og noget af den sydvestlige Atlanterhavskyst. Den første nord for Alperne er Pierre Garcie: »Le routier de la mer« fra 1483-84, trykt i Rouen

mellem 1502 og 1510. Den omfatter England og ruten fra Schelde til Gibraltar. En forbedret udgave er sammes »Le grant routtier et Pilotage et ancrage de la mer« (Poitiers 1520); den bringer endda for første gang landtoninger<sup>14</sup>. »Le routier de la mer« blev oversat til engelsk 1524.

Fra da af var det imidlertid hollænderne, der tog initiativet, hvilket ikke mindst må ses på baggrund af opsvinget i den hollandske skibsfart efter hansestædernes nedtur. Den første trykte læsekortbog over sejladsen på Østersøen er Jan Seuerszoons »De kaert van de zee« 1532 (udgivet på ny 1541 af Jan Jacobszoon). Derefter følger Cornelis Anthonisz: »Caerte van die Oosterse See« 1544 og den af samme bearbejdede »Het Leeskaartboek van Wisbuy« 1551 (kendt i en udgave fra 1566).

Disse og andre læsekortbøger spredtes i oplag på oplag. Mange kendes nu kun af omtale, - originalerne er simpelthen blevet slidt op i flittigt brug. Ordningen af stoffet er ligesom i Søbogen i reglen temmelig springende. Samme strækning er ofte beskrevet flere gange, fordi man har brugt forskellige optegnelser og forlæg, uden at man har gjort noget virkeligt redaktionelt arbejde for at systematisere kildernes oplysninger. At der optræder mange vildledende trykfejl, som går igen og igen uden at blive rettet, siger sig selv. Vigtige ord kan være udfaldne, kursangivelser kan være katastrofalt forkerte, distancer ligeledes. En verificering og à jour-føring finder sjældent sted. Der kan gå mange år, inden vigtige ændringer som f.eks. afmærkning af ruter og oprettelse af fyr bemærkes.

Karakteristisk er det, at da den københavnske bogtrykker Laurentz Benedicht i 1568 udgav sit søkort (som ikke er et søkort men et læsekort): »Søkartet offuer Øster oc Vester Søen«, oversatte han simpelthen en af de senere, forbedrede udgaver af Corn. Anthonisz' »Caerte van die Oosterse See« og søjede hist og her et par andetsteds fra hentede oplysninger til, dels fra andre læsekort, dels måske fra danske sømænds mundtlige beretninger. Til gengæld udelod han ved skødesløshed vigtige sætninger. Selv illustrationerne, de træskårne landtoninger, overtog han uden videre fra Anthonisz. Utilgi-

veligt er det, at han hverken nævner de søtønder eller fyr i de danske farvande, som Frederik II ved sit enestående initiativ havde sikret Skagerrak-Kattegat-Sund-ruten med i 1560. De må dog have været af allerstørste betydning for sikkerheden til søs, og man skulle tro, at det ikke kan have været svært for ham i København at indhente de nødvendige oplysninger derom.

Da de hollandske og senere andre nationers søkortatlasser kom på markedet, begyndende med Lucas Waghenaers »Spieghel der Zeevaerd« i 1580'erne, indeholdt disse gerne foruden søkortene en tekst med beskrivelse af ruterne, i virkeligheden bygget på læsekortbøgernes tekster, men dog forbedrede, idet de gik ud fra selve kortene, som stadig blev bedre og bedre.

1664 kom den svenske »ålderstyrman« Johan Månssons fortrinlige »Siöbook« om sejladsen på Østersøen. Den udsendtes i mange udgaver og blev oversat bl.a. til dansk<sup>15</sup>.

At læsekortene ikke havde mistet deres popularitet, selv om det ene søkort blev udgivet efter det andet, ses f.eks. af, at en anonym dansk andagtsbog fra 1677, »Christelige Skibsfart/ Det er: Gudelige Handels oc Vandels Øfvelse til Land oc Vand«, slutter med et tillæg på 24 sider, beskrivende skibsruter i Øster-, Nord- og Vestersøen.

Hvor velforsynet en dansk skipper kunne være med lodsøger og søkort, ses f.eks. af, at der i 1712 i skibet »St. Maria« af Grenå fandtes flg. bøger<sup>16</sup>:

En gammel søbog.

En af skipperen selv skreven søbog.

En tysk søbog over Østersøen.

En hollandsk gradbog (navigationsbog).

Jacob & Caspar Lootsman: »Nieuw en Groote Zee-Spieghel«.

Et paskort (kompaskort).

Bemærkelsesværdigt er det, at han på et så sent tidspunkt foruden de mange trykte værker har anlagt sig sin egen skrevne søbog. Man kunne ønske at vide, hvad den indeholdt.

Endnu 1745 udgav sejl- og kompaslager i København Lorentz Bentsen »Den Nye Danske Søe-Bog« med beskrivelser af nordiske farvande. Det lyder ikke særlig betryggende, at teksten, som han selv skriver, »er udtrukken af de nyeste søbøger, og med stor flid sammensat, fremstillet og oversat af hollandsk på dansk«. Resultatet er da bl.a. også, at danske stednavne som f.eks. Læsø, Anholt, Æbeltoft, Møn optræder i hollandske, tildels forvanskede former som Laclou Anout, Ebeltud, Meun. Det forekommer helt utroligt.

### Landtoninger

Som prøve på teksten i trykte søbøger kan følgende eksempler gives fra Jan Seuerszoons »De kaert van der zee« 1532 (2. udgave 1541), der som omtalt er den første trykte søbog over Østersøen<sup>17</sup>:

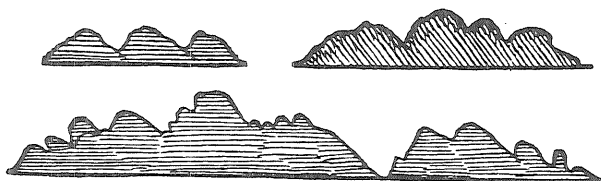
»*Bouenberg* (Bovbjerg) er et fladt langt bjerg, og der står et tårn på sydenden (Trans kirke), og mod nord ved den nordre ende står også et højt tårn (Ferring kirke); der er høje, lådne klitter hen til *Holms* (Hanstholm)...« (udgave 1541).

»*Lesou* (Læsø) er et lavt fladt land, og *Aenholt* (Anholt) det er humplet (bakket), og revet strækker sig langt ud derfra. - *Col* (Kullen) et et højt land og viser sig i tre humpler (pukler). - Når I vil sejle Sundet ind, så hold slottet i *Elsincborch* (Helsingborg) uden for landet (Sjælland), så kan I ikke komme til skade der. *Lappesant* (Lappegrunden), ligger et stykke nord for *Elsincore* (Helsingør), på vestsiden af Sundet, og kom det ikke nærmere end 7 favne, så kan I ikke undersejle det... Fra Helsingør til *dat Reefhol* (Refs-halegrunden vest for Kongedybet) syd til øst, adskilt 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mil. Fra *Dracker* (Dragør) til *Valsterbode* (Falsterbo) er syd til vest, og når I ikke kan se mellem slottet i Falsterbo og kirken, så er I på det lægste af revet« (udgave 1532).

Man vil genkende flere af oplysningerne fra Søbogen, næsten med de samme ord, men der er også kommet en del stof ind som supplement til de århundredgamle, knappe bemærkninger.

Det falder i øjnene, hvor stor en rolle de synlige landmærker langs kysten spiller, hvad der ikke kan undre én i en tid, hvor man gerne sejlede med landkending om dagen. Man må tænke sig, at søfolkene, samtidig med at de nedskrev deres notater om kurser og distancer, også tit aftegnede kystlinien med dens form og markante særegenheder, så godt de kunne. Herved opstod de visuelle supplemen-

## Kulden.



De ældste landtoninger, dvs. billedlige fremstillinger af kysternes profil set fra søen, var ofte grove træsnit som disse fra 1568, der viser Kullen »paa tre Maneringer«, altså i tre forskellige skikkelser, efterhånden som skibet nærmer sig mer og mer, kommende fra vest. Som teksten siger: »Kulden er it høyt land/ oc det lader sig først til siune vdi tre humpler« (pukler). - Fra Laurentz Benedichts læsekortbog »Søkartet offuer Øster oc Vester-Søen« (Kbh. 1568), nyudgivet af Johs. Knudsen 1915, s. 128. *The first sketches of coast profiles in the sailing directions were rude woodcuts like these - from the oldest Danish rutter, »The Sea Chart of the East and West Sea«, by Laurentz Benedicht, Copenhagen 1568 - showing Cape Kullen at the Northern entrance to the Sound.*

ter, de såkaldte *landtoninger* (hollandsk *tonen* = vise). Disse blev gerne afbildet i de trykte læsekortbøger. De ældste findes som nævnt i Pierre Garcies »Le grant routtier« 1520, ialt 59 styk, meget grove træsnit og kun fremhævende de mest karakteristiske træk, men dog ganske monumentale og på sin vis charmerende. Det må imidlertid siges, at i modsætning til dem er Cornelis Anthonisz' landtoninger langt mere righoldige og samtidig af en ret høj kunstnerisk kvalitet, som ikke blev overgået i samtiden.

Det nævnes, at portugiserne skal være de første, der har anvendt landtoninger. I deres *roteiros* (lodsøger) fra deres rejser til fremmede verdensdele aftegnede de kysterne. Disse landtoninger har dog været hemmeligholdte og var aldeles ikke til brug for den almindelige skibsfart. Man synes egentlig, at ideen ligger lige for, men sådanne landkonturer kendes f.eks. ikke fra italienske portolanmanuskripter.



I de hollandske læsekortbøger finder vi mange landtoninger, tit i grove træsnit, ofte kopieret efter hinanden. De ældste kendte topografiske afbildninger af danske kyster er i virkeligheden de landtoninger, som findes i Corn. Anthonisz' søbog fra 1544. De må siges at have stor værdi som de første nogenlunde virkelighedstro illustrationer fra vort land.

Da de første rigtige søkort kom frem, var også en del af dem forsynet med toninger af de mest karakteristiske kyster, ja undertiden kunne kystlinien på kortene være tegnet perspektivisk.

Efter at Poul Løvenørn i 1784 havde oprettet Søkortarkivet i København, blev der udgivet en række værdifulde søkort med beskrivelser, især over fremmede farvande, da orlogsflådens hemmelighedskræmmeri stadig forhindrede offentliggørelsen af alt for nøjagtige beskrivelser af de danske. Først i 1843 udgav lederen af Søkortarkivet, admiral C.C. Zahrtmann, meget imod den enevældige statsmagts vilje, »Den danske Lods« med fyldige beskrivelser af de danske farvande, vige, grunde og dybder, ankerpladser, havne, fyr osv. Dette værk, som nu har oplevet mangfoldige, stadig forbedrede udgaver, var ledsaget af en del litograferede bilag med landtoninger. At betragte dem og at læse beskrivelsen af det danske »sø-skab« er en stor nydelse. Ved siden af Traps Danmark, hvis første udgave kom 1858ff., giver den et dejligt Danmarksbillede, så indgående og intimt som man kan ønske sig. Man kan dog ikke lade være med at sende mange venlige tanker til ældre tiders anonyme skippere, som i knap men dog brugelig form har opsat deres praktiske vejvisere gennem vore farvande.

### *Danske farvandsnavne*

Vi har nævnt, hvor stor den hollandske indflydelse med hensyn til søbøger og søkort har været, og omtalt, at en del hjemlige navne optræder i hollanderiseret form i disse for sin tid fortrinlige hjælpemidler. Spørgsmålet er, hvor mange søfolk der i virkeligheden undrede sig over disse hollandske vildskud. I århundreder sejlede danske skibe efter hollandske søkort - de danske var jo hemmeligstemplede.

På disse fremmede kort var der i hvert fald angivet fire navne, som ikke var danske, men som via dem efterhånden blev danske, nemlig Skagerrak, Kattegat, Nordsøen og Drogden. Hollænderne må have haft nogen kontakt med den stedlige befolkning og med danske skipper, idet de fleste stednavne på søkort og i søbøger er danske, omend undertiden forvanskede til de mærkeligste former. De fleste fremmede sejlede selvfølgelig gennem farvandene uden at have brug for at benytte de navne, de så på deres kort.

De store farvande som *Skagerrak* og *Kattegat* har oprindeligt næppe haft nationale navne blandt beboerne langs kysterne og de søfærende. Da Ottar omkring 890 fortalte kong Alfred om sine rejser (se tidligere), havde han intet navn for disse farvande. Han fortæller dermed:

»Syd for Skiringssal (ved Larvik i Norge) går et meget stort hav op i landet. Det er bredere end at nogen mand kan overskue (se tværs over) det, og *Gotland* (Jylland) er på den ene side og derefter *Sillende* (Sydjylland). Dette hav løber mange hundrede mile op ind i landet«.

Der er her tale om Kattegat og dets fortsættelse i Østersøen. Den latinske betegnelse for Kattegat, *Sinus Codanus*, der findes på kort over Danmark helt op i 1700-årene, er i hvert fald ikke folkelig. Den går tilbage til den spansk-romerske geograf Pomponius Melas geografiske beskrivelse fra ca. år 50, - den ældste og i sig selv ganske enestående. Pomponius skriver<sup>18</sup>:

»Over for Elben er en stor bugt *Codanus* med mange store og små øer. Derfor er havet, som går ind mellem landene, ingen steder ret bredt eller noget sted særlig havagtigt. Men med strømme her og der ind imellem øerne, mange gange hen over dem, er det ustadigt og splittet og deler sig som floder, hvor det støder til den lave strand. Hvor det knibes ind mellem øernes høje klinter, der ikke ligger langt fra hverandre, og næsten overalt i samme afstand, er det som et sund, der til tider slynger sig vidtløftigt mellem de høje strandklinter. Her bor cimbrerne og teutonerne«.

Selv om beskrivelsen er holdt i vage vendinger, genfinder vi dog i den hovedindtrykket af det danske havområde, både Østersøen,

Smålandsfarvandene, sunde og bælder samt Kattegat, mange steder med klintkyster. Man må tro, at der ligger autentiske synsindtryk bag. En eller anden stedkendt - en indfødt? en rejsende? - må have fortalt Pomponius eller dennes informant om dette karakteristiske sø-skab. Han ved besked om kimbrenne og teutonerne fra Himmerland og Thy og kan også fortælle om seks større øer, hvoraf den største kaldes *Codania* eller *Scadinavia*, formentlig Skåne, som man opfattede som en ø (Scadin = Skáni, avi = ø).

*Sinus Codanus*, som også nævnes af Plinius på samme tid og senere af andre, opfattes vel normalt som indeholdende en hentydning til *danerne* (ko-danerne), og udtrykket vækker romantiske forestillinger («Vift stolt på Kodans bølge...!»). Imidlertid betyder det græske *kódanos* (latin *codanus*) formodentlig slet og ret hale, bagdel, rumpe (jfr. latinsk *cauda* = hale). Den tanke ligger ikke fjernt, at Pomponius Mela bruger betegnelsen nedsættende om et fjernt, afsides, barbarisk sted, liggende »ved enden (= røven) af verdenshavet«.

Tilbage til havnavnene. Danskerne har vel i al almindelighed talt om *Vestersøen* vest for Jylland (også kaldet Vesterhavet). Nogen speciel afgrænsning har dette farvand næppe haft. Det gik over i Atlanterhavet - som man selvfølgelig heller intet navn havde for - nord og

Søkort over Øresund 1583: »Zee Caerte vande Sondt t'vermaerste (det berømteste) van Denemarcken«, visende Halland og Skånes kyst fra Varberg til Falsterbo, samt dele af Østsjælland (nord til venstre). Øverst landtoning af kysten Kullen-Falsterbo og nederst af Sjællands nordkyst. Lappesandt (Lappegrunden) er angivet nord for Elsenore. Kattegat har endnu ikke fået sin nuværende betegnelse; det kaldes »Mare vylgariter de Pol in« (= havet almindeligvis kaldet Pølen i ...) - navnet er mærkeligt nok ikke skrevet helt ud, men vi ved fra andre kort, at det skal være »De Pol in de Beldt«, Pølen i Bæltet, idet man antog, at Storebælt gik længere nordover. - Stik i Lucas Janszoon Waghenaers banebrydende søkortatlas »Spiegel der Zeevaert« I (Leiden 1583). *Chart of the Sound, 1583 (North to the left), between the Danish province of Skåne (since 1657 Swedish) and the island of Sjælland (Zealand). All ships passing by had to stop at the narrows between Helsingør and Helsingborg and pay the Sound Dues to the Danish King (1429-1857). - From Lucas Janszoon Waghenaer's sea-atlas »Mariner's Mirror« Vol. I (Leiden, 1583).*



syd for de britiske øer. Nordmændene kaldte det *Englandshavet*. Af hollænderne blev det samme hav kaldt *Nordsøen* (Noortzee) som modsætning til Zuidersøen, det sydlige hav, og denne betegnelse, som kunne læses på de hollandske søkort, blev i 15-1600-årene overtaget af danske søfolk (Nordsøen, Nørresøen), så den nu er blevet enerådende inden for søfarten, mens folk på land stadig - og med rette - taler om Vesterhavet, - jfr. Vestkysten, Vesterhavsøerne (om Fanø, Rømø osv.). Også englænderne har overtaget navnet North Sea, skønt det ligger øst for de britiske øer. Når hollænderne talte om Vesterhavet, mente de Atlanterhavet, som for dem begyndte vest for Kanalen.

Det andet store hav kaldte danskerne *Østersøen* (oldnordisk *Eystrasalt*, *Østersalt*; betegnelsen *Ostarsalt* nævnes 808 i de franske rigsannaler), det store indhav syd og øst for Danmark. Dette navn overtog tyskerne og hollænderne. Fra gammel tid har det imidlertid i fremmede lande haft betegnelsen det *baltiske hav*, latinsk *Mare Balticum* (jfr. engelsk *The Baltic (Sea)*). Navnet baltisk skal efter nogles mening være af slavisk oprindelse (blato = sø), mens andre sætter det i forbindelse med bælt, vel lig med ordet bælte (latinsk *balteus*) og betegnende et langt, smalt farvand. Denne sidste forklaring lyder nok sandsynligst.

Der har hersket stor uoverensstemmelse om, hvor langt Vesterhavet og Østersøen strakte sig ind i de indre danske farvande. Peder Hansen Resen, der i 1600-årenes sidste halvdel skrev en Danmarksbeskrivelse, »Atlas Danicus«, hævdede, at de to have mødtes ved Helsingør på en så skarpt begrænset linie, at et skib, der lå på Helsingørs yderred, lå i Vesterhavet, mens et skib på inderreden befandt sig i Østersøen. Dette var selvfølgelig at sætte sagen på spidsen, men en kendsgerning er det, at vore farvande Skagerrak og Kattegat langt op i tiden på søkortene regnedes til Vesterhavet. Ganske vist træffer man i ældre tid betegnelsen *Norgeshavet* eller *Jyllandshavet* for Skagerrak. På hollandske søkort dukker den hollandske betegnelse *Skager-Rak* op i 1600-årenes begyndelse. Det betyder Skagens rak (= farvand med lige forløb), men brugtes fra begyndel-

sen af kun om nuværende Kattegat. Først omkring år 1800 finder man Skagerrak brugt i sin nuværende betydning.

Vort farvand *Kattegat* træffes på ældre kort under mange navne: det baltiske hav (altså ligefrem som en del af Østersøen), Sinus Codanus, Skagerrak (jfr. ovenfor), bæltet (egl. Storebælt), ja på Waghenalers kort fra 1583 endog De Pol in De Beldt (= pølen i bæltet), formodentlig et skipperslangudtryk. Først op i 1600-årene optræder den spøgefulde hollandske betegnelse Kattegat (= hul i port hvorigennem katten kan slippe ud og ind, når porten er lukket; brugt om smalt farvand). Muligvis er dette »kattehul« oprindeligt navnet for det snævre løb mellem Jylland og Læsø, men efterhånden fik det den nuværende betydning, omfattende hele farvandet.

*Øresund* er en meget gammel betegnelse, truffet allerede i 700-årene. Ør betyder som nævnt gruset strand, og sund hænger sammen med at svømme, dvs. et smalt farvand, som man kan svømme over. Navnet - herhjemme og udenlands ofte i den afkortede form Sundet (de Sondt, der Sund, the Sound) - er bibeholdt til vore dage. At det bruges i bestemt form viser, hvor vigtigt det var allerede i gammel tid: det eneste »rigtige« sund mellem mange andre, hovedfarvandet for skibsfarten gennem de danske besiddelser. Fra først af og langt op i tiden har betegnelsen specielt været brugt for det smalle stræde mellem Helsingør og Helsingborg, senere om farvandet mellem Kullen-Gilleleje og Falsterbo-Stevns.

Det grundede farvand mellem Saltholm og Amager fik forøvrigt efter de hollandske søkort navnet *Drogden* (de Droochten = grundene, til droog = tør).

Benævnelsen *Bælt* for Storebælt er ligeledes gammel. Den træffes undertiden i udvidet form som Bæltesund. Man har som nævnt sat bælt i forbindelse med bælte, et langt smalt farvand, og det er muligt, at navnet har givet anledning til benævnelsen Mare Balticum for Østersøen. Ordet findes også i Samsøbælt, Femernbælt m.fl. Efter ca. 1650 benævnes farvandet ofte *Storebælt*, samtidig med at betegnelsen Lillebælt dukker op. Dette farvands ældste navn er Mel-far-, Middelfartsund (dvs. sundet hvor den mellemste overfart mel-

lem Fyn og Jylland finder sted, - efter bynavnet Middelfart). Men før 1650 går Melfarsund over til at betegne den nordligste del af farvandet, mens den sydlige del kaldes Lillebælt. Dette navn bruges 1650 af den danske korttegner Johannes Mejer, og snart dukker det op på søkortene.

Af andre danske farvandsnavne må nævnes *Limfjorden* (til lim = kalk, limsten, henvisende til de hvide kalkklinter) og *Iseffjorden* (måske til ordet is). Begge er gamle betegnelser. *Grønsund* og *Guldborgsund* optræder også på kortene fra 1500-årene og derefter. *Storstrømmen* er en betegnelse, der øjensynlig først dukker op i 1800-årene. I Kong Valdemars Jordebog fra 1230'erne nævnes Smålandene som omfattende Als, Ærø, Langeland, Lolland og Falster (men ikke Møn). *Smålandshavet*, *-farvandet*, der er en ret moderne betegnelse, dækker dog kun farvandet syd for Sjælland (i ældre tid kaldt Den sjællandske Øgård). Farvandet syd for Fyn betegnedes i ældre tid som *Fynske Hav*, *Fynske Øgård*.

På ældre landkort findes hyppigere end på søkortene et utal af latinske havne for farvandene, ofte et forsøg på latinisering af de lokale navne af hensyn til et internationalt publikum. De lærde geografer har, som man kan se, ofte været i stor vildrede med disse navne, hvad der ikke er så mærkeligt, da de »indfødte« selv heller ikke har været konsekvente eller har haft samlenavne for større farvande. Bortset fra de ældgamle navne som f.eks. Østersøen, Sundet, Bæltet er der, som vi har set, nogen forvirring, og op i tiden er der sket flere navneændringer. Søbogen nævner i sine rutebeskrivelser praktisk talt ingen af de store eller små europæiske farvande ved navn, og det skyldes formentlig, at de var forholdsvis ubestemte og udefinerede. Da søkortene kom frem, var det nødvendigt at sætte navne på dem, hvad der voldte store vanskeligheder og resulterede i de vilkårligheder, vi træffer, når vi undersøger det foreliggende kortmateriale systematisk<sup>19</sup>.

## BIBLIOGRAFI (éngangshenvisninger)

- Jørgen H.P. Barfod*: Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700 (Helsingør 1967).
- Axel Bjørnbo & Carl S. Petersen*: *Anecdota Cartographica Septentrionalia* (København 1908).
- Bo Bramsen*: Gamle Danmarkskort (København 1952).
- A. Fabricius*: Forbindelserne mellem Norden og den spanske halvø i ældre tider (København 1882).
- Johannes Knudsen*: Lodsøger i Oldtiden og Middelalderen; Nogle Hovedpunkter i Nordeuropas Kartografi; Den nedertyske Seebuch; De første trykte Lodsøger over de nordiske farvande, afhandlinger i Tidsskrift for Søværnen 1913.
- C. Koeman*: The History of Lucas Janszoon Waghenauer and his »Spiegel der Zeevaerdt« (Lausanne 1964), - følgebinder til Fascimileudgaven af Waghenauers Spiegel der Zeevaerdt I (1584) og II (1585), udgivet Lausanne 1964.
- Konrad Kretschmer*: Die italienischen Portolane des Mittelalters (Berlin 1909).
- A.W. Lang*: Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee (Hamburg 1968).
- samme*: De ældste trykte fremstillinger af de danske kyster (H & S årbog 1955); Det ældste kort over Nordeuropas søruter (sst. 1965).
- G.J. Marcus*: Ocean Navigation of the Middle Ages: Northern Waters, manus (disp.) (Oxford 1954).
- samme*: A Naval History of England I (London 1961).
- Roald Mørken*: Sjøfartshistoriske artikler gennem 20 år (Bergen 1983).
- Fridtjof Nansen*: Nord i Tåkeheimen (Kristiania 1911).
- A.E. Nordenskiöld*: Periplus (Stockholm 1897).
- Ottar og Wulfstan (oversat *Niels Lund*, Roskilde 1983).
- Uwe Schnall*: Navigation der Wikinger (Oldenburg 1975).
- samme*: Bemerkungen zur Navigation auf Koggen (Jahrbuch d. Wittheit zu Bremen XXI, 1977).
- samme*: Der Schiffahrtsweg von Skíringssal/Kaupang nach Haithabu in der frühen Wikingerzeit, i Deutsches Schiffahrtsarchiv 4 (Oldenburg 1981).
- E.G.R. Taylor*: The Haven-Finding Art (London 1956).
- David W. Waters*: The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times (London 1958).
- samme*: The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcia (New Haven 1967).



## NOTER (supplement til bibliografien)

- <sup>1</sup> *A.W. Lang* i Proceedings Royal Society Edinburgh B, Vol. 73 (1972), 53ff.
- <sup>2</sup> *Roald Morcken* i Sjøfartshist. årbok, Bergen 1971, 207.
- <sup>3</sup> jfr. *Imago Mundi* V (Stockholm 1948), 44.
- <sup>4</sup> *Allg. Historie der Reisen* I (Leipzig 1748), 44.
- <sup>5</sup> *A.W. Lang* i *Imago Mundi* XII (1955), 41ff.
- <sup>6</sup> samme i *Cornelis Anthonisz*, i *Neues Archiv für Niedersachsen* 1953, 219ff.
- <sup>7</sup> *H.D. Lind*: *Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm* (København 1889), 152.
- <sup>8</sup> *Uwe Schnall*: *Schiffahrtsweg von Skiringssal nach Haithaby*, i *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 4, 169ff.; *Henning S. Eriksson*: *Hedeby* (København 1967). *Ole Crumlin-Pedersen* har i den lige udkomne bog *Ottar og Wulfstan* (overs. af Niels Lund), s. 37ff. argumenteret for ruten nord om Sjælland-Fyn og sydpå gennem Lillebælt, ligesom han søger at fastlægge mulige ankerpladser for nattestop.
- <sup>9</sup> *Hjalmar Falk*: *Altnordisches Seewesen*, i *Wörter und Sachen* IV (Heidelberg 1912), 17f., 23; *Grønlands historiske Mindesmærker* III, 482ff., 631f.; *Sofus Larsen*: *The Discovery of North America* (København 1925), 43.
- <sup>10</sup> *Adam af Bremen*: *De Hamburgske Ærkebispers Historie* (København 1930), 244f.
- <sup>11</sup> *Paul Heinsius*: *Das Schiff der Hansischen Frühzeit* (Weimar 1956), 176; teksten: *Svenska flottans historia* I (Malmö 1942), 382; *Paul Johansen* i *Hansische Geschichtsblätter* 71 (1955), 92; *Christer Westerdahl* i *Tjustbygden* 1978, 21ff.
- <sup>12</sup> *Karl Koppmann* (udg.): *Das Seebuch* (Bremen 1876); originalmanuskripterne i *Commerzbibliothek, Hamburg* - S. 72 - er efterset.
- <sup>13</sup> *Laurits Pedersen*: *Helsingør i Sundtoldstiden* I (København 1926), 138f.; *Vilh. la Cour*: *Flynderborg*, i *Fra Frederiksborg Amt* 1952, 21ff.; *Danmarks middelalderlige annaler* (udg. *Erik Kroman*, København 1980), 125; meddelelser fra overinspektør *Harald Langberg*, *Nationalmuseet*, der har foretaget arkæologiske gravninger på *Kronborgs område*.
- <sup>14</sup> begge udg. af *D.W. Waters* i *The Rutters of the Sea* (New Haven 1967).
- <sup>15</sup> *K. Richter* i *Sjöhistorisk årbok* (Stockholm 1943).
- <sup>16</sup> *Chr. Waagepetersen* i *Handels- og Søfartsmuseets årbog* 1971, 25f.
- <sup>17</sup> *De Kaert vander Zee van Jan Seuerszoon 1532* (udg. *Johannes Knudsen*, København 1914), 53ff.
- <sup>18</sup> cit. i *Palle Lauring*: *Valdemarerne* (København 1959), 52.
- <sup>19</sup> om farvandsnavne se *Villads Christensen* og *Johannes Knudsen* i *Historisk Tidsskrift* 9.rk. I (København 1918-20); *Louis E. Grandjean*: *Søkortets stednavne I-II* (København 1945-46), pass.; *Peder Hansen Resens Atlas Danicus, Helsingør* (overs. *Johannes Knudsen*, København 1928), 36. - *Sinus Codamus*, jfr. *Arne Hægstad*: *Har at-*

Tartuschi besøgt Hedeby (Slesvig)?, i Aarbøger for nordisk Oldkyndighed 1964, 84. - Jeg skylder pastor Hægstad tak for denne interessante tydning.

## BEWARE OF THE LAPPESAND! SAILING DIRECTIONS AND SEA CHARTS IN OLDEN TIMES

### *Summary*

From time immemorial sailors' accounts of their journeys in various waters have been handed down by word of mouth from generation to generation, and at one point or another some of them have been written down. Thus some sailing directions called periples, which have their origins in Ancient Greece, have later been portrayed graphically as sea charts. In the Middle Ages we know of the 13th century Portolan charts (harbour maps) from the Mediterranean regions. Real sea charts first appeared in the 16th century, primarily in the Netherlands, and it took a long time before they became commonplace. The written and printed pilots' books were still used right up to our own time. In the case of Northern Europe and Scandinavia in particular a few sailing directions, usually very brief, have survived in chronicles, sagas, and other hand-written texts. Since ancient times a large amount of material based on personal experience on various passages has been collected, but owing to a lack of writing skills and the absence of parchment and paper only a few random samples have survived.

One well-known description is the Norwegian Ottar's account of his voyages from Northern Norway to the White Sea, southward along the coast of Norway to the important trading town of Skiringssal (near Larvik), and onward through Danish waters to Hedeby (near Schleswig), which at that time was the paramount Nordic trading city. Around the years 880-890 A.D. he visited the West Saxon King Alfred, whose interest in geography made him include Ottar's accounts in his own Old English translation of Paulus Orosius' geographical and historical work from around 400 A.D. Ottar's accounts were all the more interesting to the Anglo-Saxons mentioning as they did the places where their forefathers, the Angles, Saxons, and Jutes, had lived. Unfortunately the description is so brief that it has not been possible to retrace Ottar's route through Danish waters exactly.

At the same time King Alfred had another route written down, this time a Danish (?) merchant called Ulfsten's (Wulfstan's) description of a journey eastward from Hedeby across the Baltic to the trading town of Truso (Elblag).

The Icelandic Sagas contain several short sailing directions e.g. from Norway to Svalbard (Spitzbergen), to Iceland, Greenland, and Vinland (Labrador). As it was not possible to determine the geographical longitude they sailed on the open sea following the same line of latitude, which they determined by observation of the heavenly bodies.

From Denmark there is an account from approximately 1075 of the pilgrim route along the coast from Ribe to the Holy Land, and the old Nordic route from Blekinge across the Baltic to Reval was described around 1230. But these are only the meagre remains of a once great knowledge of the sea.

Part of this knowledge is, however, preserved in a Dutch source, the so-called »Seebuch« (Seabook). Around the beginning of the 13th century, perhaps earlier, Dutch merchants from towns by the Zuider Zee began sailing round Cape Skagen (the so-called »ommeländ«-around the land, i.e. Jutland - passage) and through Danish waters to the Baltic, and it seems clear that their voyages were based on Nordic and other sea captains' information about possible routes. This seabook, which gives the relevant sailing routes from the Netherlands south to Spain, west to the British Isles, and north via the Great Belt and/or the Sound to the Baltic, is thus undoubtedly the result of such voyages. Unfortunately no Dutch copy of the work has been preserved, but the book was regarded as being so useful that it was translated into Low German for use in Hanseatic shipping. At least two handwritten copies of this translation are still preserved, one from the 14th century, the other an extended and modernised version from the 15th century (both are to be found in the Commerz-Bibliothek, Hamburg). Certainly the book was more widely known and used than one can imagine. Far from being an integrated work it is compiled from several different sources of varying chronology, often placed in such a confused order that it must have been difficult to use in practice. The routes are the old familiar traditional ones which experience had shown to be the safest or shortest. Distances and often compass directions are given together with the course, and certain depths, banks, landmarks, and tides are also mentioned.

Of local interest is the oldest text which sheds some light on the Medieval topography of Zealand's north-eastern corner, by the Sound, where the internationally famous »Hamlet's Castle« Kronborg (1574-85) now stands. Its predecessor was the sizable castle Krogen (= the hook) or Ørekrog which is first mentioned in 1346. Before this castle was built it would seem that a seamark in the form of a beacon was erected here, perhaps shaped to resemble a house. But this is still only a theory.

After the art of printing was introduced enormous numbers of sailing directions were printed, particularly in the Netherlands, but also in other sea-faring countries. Incidentally, for a long time to come these Dutch chart books used the same sentences and wording as were found in the Seabook, which shows that we are dealing here with an incredibly long-lived and irradicable tradition. As an aid to sailing it

was more and more common to find views of the land, i.e. woodcuts of the coast profiles and their characteristic features.

Some of the Danish names for the various waters are very old. E.g. *Sundet* or *Øresund* (= the Sound; *ør* = a gravelly beach); *Limfjorden* (lim = limestone, fjord = firth); *Vesterhavet* or *Vestersøen* (= the Western Sea) which in maritime language has been replaced by the originally Dutch term *Nordsøen* (= the North Sea, as opposed to *Zuider Zee*, the South Sea); *Østersøen* (= the Eastern Sea, i.e. the Baltic). The latter has been taken from the Latin name found in sea charts, *Mare Balticum*, which is presumably connected with the word *Bælt* (= Belt), which means a long, narrow channel like a belt (in Latin *balteus*), (cf. the name *Storebælt*, = the Great Belt). The name *Skagerak* was passed on from Dutch charts to Danish about 1600 (*skage* = tongue of land, protruding point; *rak* = waters with a straight course, cf. the name of the town Skagen = the point). *Kattegat* is a humorous Dutch term (= a cat hole, a little hole in a gate through which a cat can slip in and out), which figures on Dutch charts in the 17th century as the name for this difficult waterway.