



Jens Kusk Jensen på Kronborg i 1929. Foto: Tage Andersen. *Jens Kusk Jensen at Kronborg in 1929. Photo: Tage Andersen.*

Forord

I dag huskes Jens Kusk Jensen blandt maritimhistorisk interesserede især for sin »Haandbog i praktisk Sømandsskab«, der udkom første gang i 1901, og hvis seneste genoptryk er fra 1982. Jens Kusk Jensens livsløb rummer dog også mange andre spændende elementer, der afspejler såvel tidstypiske træk for en sømand født anno 1866, som vidnesbyrd om en usædvanlig begavelse med en levende interesse for at forstå og forklare emner som skibskonstruktionens og navigationens historie.

I år, 50 år efter Jens Kusk Jensens død, har Handels- og Søfartsmuseet derfor villet benytte lejligheden til i tre artikler at fortælle om hans liv, hans arbejde med navigationens historie og hans grundige forsøg med modelbygning.

I arbejdet hermed har museet fået god hjælp og mange oplysninger fra hr. overingeniør Jens Emil Kudsk Jensen, som i øvrigt påtænker en samlet udgivelse af faderens efterladte erindringer og dagbogsmateriale.

Jens Kusk Jensen 1866-1936

Af

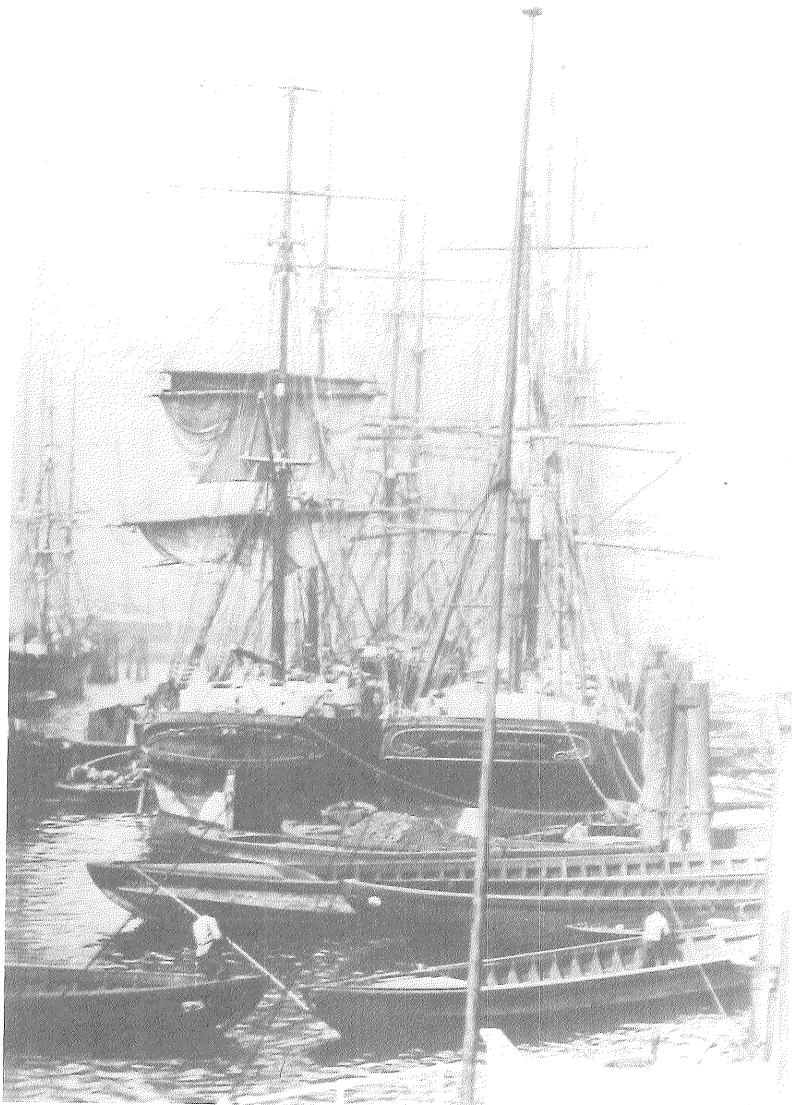
Søren Thirslund og Hans Jeppesen

Jens Kusk Jensen fødtes i Vester Assels på Mors, hvor hans forældre i lighed med deres forfædre i adskillige led drev landbrug. Det var således ingen selvfølge, at han skulle være sømand, men lysten hertil var stærk, og mon ikke den vedholdenhed, som også ses senere i hans liv, har hjulpet på vej. Han har selv fortalt, at en farbroder i 1883 afrundede en familiediskussion med at bemærke: »Lad ham endelig stikke af, han kommer nok snart igen«¹.

I maj 1883 blev den 17-årige Jens påmønstret skonnerten »Skjold«, ejet af bl.a. havnefoged Kløvborg i Thisted. Han blev om bord i to år, medens skibet i lighed med talrige andre danske skonnerter fortrinsvis var beskæftiget med at sejle træ fra Østersøen til Skotland og kul fra Skotland til Danmark.

I 1886 læste han til styrmandseksamens første del på Bogø navigationsskole. Derefter aftjente han sin værnepligt, hvad der blandt andet førte til et togt med fregatten »Jylland« til Vestindien. I Marinen stiftede han bekendtskab med de første lærebøger i sømandsskab, bøger som han dog fandt for videnskabeligt udformede.

Tilhøjre i billedet ses briggen »Criemhilde« fotograferet i Hamborg den 19/5 1888. Året før var Jens Kusk Jensen påmønstret som letmatros, og på rejsen Hamborg-Californien-Hamborg udarbejdede han de første skitser til Haandbog i Praktisk Sømandsskab. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *On the right-hand side of the picture is the brig »Criemhilde« photographed in Hamburg on May 19th 1888. The year before Jens Kusk Jensen had signed on as an ordinary seaman, and on the journey from Hamburg to California and back he composed the first drafts of his book »Haandbog i praktisk Sømandsskab«. Photo: Danish Maritime Museum.*



Efter hjemsendelsen rejste Jens Kusk Jensen som mange andre unge danske søfolk til Hamborg for at komme på langfart, og i foråret 1887 forlod han byen som letmatros i Fanøbriggen »Criemhilde«, der lastet med stykgods skulle rundt Kap Horn til Californien. Skibet var bygget i Nordby i 1877 hos Søren Abrahamsen, og det førtes af kaptajn L.A. Mathiasen. Undervejs faldt han ned fra riggen, dog uden at pådrage sig varige mén, og under den påkrævede rekonvalescens sad han i køjen med de første skitser og udkast til »håndbogen«. I foråret 1888 kom »Criemhilde« tilbage til Hamborg lastet med farvetræ, og efter et kort besøg på Mors var Jens Kusk Jensen atter om bord, men nu som 2. styrmand. Denne gang kom den unge styrmand jorden rundt, da briggen via Kap det gode Haab sejlede bl.a. ammunition til Sidney, og hjemturen gik via Kap Horn lastet med kopra til Europa.

Jens Kusk Jensen ville gerne lære noget mere sprog og ønskede derfor at få en hyre i et engelsk fartøj. I efteråret 1889 i Hamborg var det ikke helt nemt, og han måtte mange dage gå forgæves til det engelske konsulat, hvor skippere og styrmænd kom for at udtage mandskab. Til sidst lykkedes det dog, og sammen med 13 andre blev han påmønstret den engelske jernbark »British Monarch« som matros for en rejse til Australien, Ostindien og videre. Den månedlige hyre var 3 £. Skibet målte 1261 reg.tons, og foruden kaptajn og 3 styrmænd bestod besætningen af 1 tysker, 1 englænder, 7 svenskere, 4 danskere, 2 finner, 1 nordmand og 1 kineserkok.

Rejsen gik normalt indtil den 29. november, hvor »British Monarch« var 700 sømil VSV for Kapstaden. Her blev der konstateret ild i lasten, som bl.a. indeholdt 200 kasser dynamit, og efter 3 timers ihærdige men forgæves forsøg på at slukke branden og få dynamitten over bord, måtte besætningen gå i de 3 både. De holdt sig i nærheden af det brændende fartøj, som lidt før midnat eksploderede og forsvandt fra havets overflade. De følgende to døgn roede de forliste søfolk de to redningsbåde

og gikken mod Kapstaden, men den tredie dags morgen var gikken med styrmanden og blandt andre to af Jens Kusk Jensens landsmænd ude af syne. Kort tid efter blev de to redningsbåde med besætninger optaget af den amerikanske hvalfanger »Canton« af New Bedford, og da man sigtede Taffelbjerget, blev bådene og de reddede fra »British Monarch« atter sat i vandet. Efter 14 timers roning med de tunge og lække fartøjer nåede de udmattede og forkomne til Kapstaden.

Således forløb den 23-årige Jens Kusk Jensens første af ialt fem forlis. Han kom dog hurtigt ud at sejle igen. Herom fortæller han i sin præcise og levende stil i en beretning nedskrevet på Flat Island den 16. februar 1890:

Den 17. December Mønstrede jeg og den foromtalte Nordmand Karl Johansen fra Frederiksværn med en Brigentine »Maria« af Cape Town (Kapstad), Kaptejn I. Giese fra Rostok. Vi havde lidt Ladning med til Vestkysten af Afrika Bey River og Paternoster, og der fik vi en Ladning tørret Fisk »Snook«, som vi skulle sejle til Port Louis, Mauritius. Den 9. Januar 1890 satte vi Sejl og forlod sidstnævnte Plads, alt var som sædvanlig om Bord, kun bemærkede vi, at Kaptejnens Tænder ikke godt kunne bidde en Snaps over, og for det meste maatte hans Lærke synge baade Morgen- og Aftensang.

Om Aften den 14. Februar var det Karls og min Tur at sove fra Kl. 8 til 12. Just før vi kravlede ind i Køjen ytrede Karl: »jeg ved snart ikke, om jeg vover at gaa i Køjen«; da det sommetider hænder, at Folk mærker, naar der forestaar dem noget ondt, især haardt Vejr, beholdt vi begge Tøjet paa og gik i Køjen. Da Klokken manglede et kvarter i elleve, vaagnede jeg ved et voldsomt Stød efterfulgt af flere andre, i det samme kom der en Mand løbende og raabte: »paa Dækket«. Da vi kom paa Dækket, saa vi, at Skibet stod fast paa et Stenrev ved Gabriel Island, og at Søen brækkede over hele Skibet. Der blev nu givet Ordre til at sætte Baadene ud, og jeg firede derfor Fore-Over-Top-Sejl, for at bruge Faldet som Tallie, tre Gange forsøgte jeg at hugge Tallien i Baaden, men Søen skyllede mig løs, for jeg stod paa læ Side, saa jeg maatte lade Blokken gaa for at faa fast og undgaa at blive skyllet over Bord. Fjerde Gang

fik jeg just holdt Baadene igjen, der stod inden i hinanden, da en ny Søbrækkede Luv Surringerne, og begge Baade væltede ned over mig. Styrmanden, der ville ile til og hjælpe mig, fik et saa voldsomt Slag af Blokken, at han styrtede bevidstløs om. Jeg forsøgte nu at finde ud under Kanten eller løfte dem op, da der var meget Vand derinde, til sidst fandt jeg ud mellem Stævnen og Baaden og Skanseklædning.

Vi prøvede nu at vælte den øverste Baad ind paa Lugen men kunne ikke, vi væltede den derfor ud over Siden, den kom ogsaa rigtignok i Vandet, men i næste Minut var den fuld af Vand og forsvandt. Der blev nu given Ordre til at putte den anden i Vandet, vi skjød den over Lønningen som den første, men den faldt med Kjølen op. Vi halede den dog saa langt agter, som vi kunde, for der var mere Vand. Kaptejnen gav nu Ordre til at lade Bagbords (Luv) Anker falde, just som vi var kommet Forud, da Kaptejnen raabte, at en skulde komme Agter. Jeg løb der hen og saa nu, at Baaden var kommet paa ret Kjølg igjen og var halv fuld af Vand, jeg tog en Tovende om Livet og vilde just gaa ned og øse den Læns og kaldte derfor paa Kaptejnen, for at han skulde holde fast i Linen. Vi indsaa dog, at det var umuligt at øse ud saa rask, som det kom ind, da enhver Sø slog over den. Vi vilde nu sætte en extra Fangeline paa den, for om den anden skulde gaa i Stykker, da Baaden tog meget haardt i den, for et Øjeblik var den Agter og det næste Midtskibs, vi havde just faaet et ny Manille klar, da Fangelinen brækkede, og Baaden et Øjeblik efter var knust paa Revet. Kaptejnen gav os nu Ordre til at kappe begge Master over Bord, da vi hvert Øjeblik frygtede for, at de skulde falde ned og knuse os. Det gik dog ikke saa let, som vi troede, for hvert Tov og Vandt var kappet paa Bagbord eller Luv Siden, først da gik Mærse, Bram- og Røjlstang over Bord, da Skibet i det samme gav et voldsomt Bump, Fokkemasten holdt saa vi maatte hugge den omtrent halvt over, før den gik over Bord; Stormasten gav vi nu samme Kur, men i Faldet knuste den Læ Ræling.

En Blik Bix blev nu fyldt med Papir, der blev overgydt med Terpen-tin, for at det rigtigt kunde blusse, for om de muligvis skulde kunne se os i Land. - Kaptejnen gav nu Ordre til at gaa ned i Halvdækket efter mere Parafin. Jeg tog derfor Lugerne af, da Nedgangen var i Rorhuset.

Kaptejnen bød mig at kaste Lugerne over Bord efterhaanden som jeg tog dem af, hvilket jeg nægtede, da jeg strax saa, at han var fuld. Styrmanden kom nu til og passede paa Lugerne, imens jeg fik Hold i en Kiste Petroleum og bragte det op paa Dækket, men Kaptejnen var rasende for, at det ikke var Terpentin, som det var omtrent umuligt at faa fat paa, da Skibet laa saa stærk over, at alle Ting var ramlet ned over det, samt at vi lagde Lugerne vel over igjen, uden at kaste dem over Bord. Petroleums Kisten blev baaret ned i Kahytten for at have det rede, da Søen somme Tider slukkede Blusset for os, som vi havde paa Agterlugen ret oven for Kahytsdøren. Kaptejnen snakkede noget om at blæse Hjærner ud med Revolveren, saa vi saa os nødsaget til at bevæbne os med Knive og Øxer for at kunne gjøre Nødværge, da vi ikke tvivlede om, at han mente, hvad han sagde, det var pæne Ord for en Mand, især en Kaptejn i denne Tilstand, som han var og i et saadant Øjeblik, hvor vi hvert Minut kunne vente, at Vraget vilde gaa i Stykker og gjøre os alle til Dødens Bytte. Omtrent i Dagningen saa vi, at hele Skibet havde givet efter, Læ Siden var brækket, og mellem Dækket og Skanddækket var der en Revne paa flere Favne lang, saa stor at en Mand kunne putte Benet ned i det. Endnu før det blev lyst, kom Kaptejnen, som havde ligget i Kahytten og sovet i flere Timer, op og bød os at kaste Bluset over Bord. Jeg nægtede at gjøre det, før det blev Dag. »Vil du ikke gjøre det« udbrød han igjen, »Nej ikke før Dag«. Han sprang nu til og sparkede Bixen ned, saa Ilden laa paa Læside af Dækket og brændte. Omtrent Kl. 6 om Morgenen naaede Redningsbaaden ud til os, men i Stedet for at være dem taknemmelig for den Hjælp, de vilde yde, begyndte Kaptejnen at skjælde dem ud paa en saa uforskammet Maade, at jeg vilde skammes ved at gjengive den. Han vilde heller ikke bjærges af Baaden og forbød os haardt at gjøre klar til samme, det eneste han vilde var at have Telegram til Port Louis i Mauritius efter en Dampbaad. Forbitrede over en saadan Behandling, vilde Baaden gaa i Land igjen, jeg raabte derfor til dem: »Kom lidt nærrer for jeg vil forlade Skibet«. Kaptejnen, som stod ved Siden af mig ytrede: »Jeg troede ikke, du var taabelig«, men han vovede dog ikke at forhindre mig, da jeg stod med Kniven i Haanden og skar Benene af mine Underbuxer, alt andet maatte jeg kaste, da Baaden var saa nær som mu-

lig, sprang jeg over Bord og svømmede ud til dem. Da Baadføreren hørte, at der var flere, som vilde frelses, blev et Brædt med en Line paa firet ned til Agterenden af Skibet, Baaden var nemlig paa Luvsiden af Vraget. De om Bord fik fat paa Linen og Karl fæstede den om sig, han firede sig nu ned i Vandet medtagende en Line fra Vraget, blev halet gennem Brændingen og kom i god Behold ind i Baaden. Camille, en Kuli fra Bourbon, og Styrmanden, der var fra Mauritius, blev bjærget paa samme Maade.

Linen blev igjen halet om Bord, men Kaptejnen nødte John til at kaste den los, saa ikke flere kunde forlade Skibet. Baaden roede derfor i Land med os paa Flat Island, hvor en stor Del Mennesker havde forsamlet sig for at beglo os. Vi var forresten nok værd at se paa, for Styrmand havde kun Skjorte og Buxer paa, Camille det samme, Karl baade Skjorte og Buxer, Hat og Støvler, jeg havde kun et Par Underbuxer uden Ben paa. Stewarden paa Øen gav os derfor Skjorte, Trøje og Buxer, om Hovedet havde vi Lommetørklæder stillet an som tyrkisk Fez. Vi blev dernæst trakteret med god varm The, som vi havde godt af. Omtrent Kl. 12 kom Dampbaaden, men da den ingen Redningsbaad havde medbragt, maatte Redningsbaaden her fra Øen ud igjen. Vi gik derfor med ud for om muligt at bjærge de tre, som var om Bord. Dampbaaden ankrede langt fra Vraget, men vi gik saa nær, som vi kunde. Der bandt vi en Redningsbøje paa en Line for at faa den til at drive ned til Skibet. Kaptejnen, der hængte over Agterenden for at være rede, fik Hold på den og blev halet om Bord, efter først at have faaet nogle Knubs paa Stenene og slugt en Del Vand. Han havde bragt en tynd Line med, hvorved de andre igjen halede den om Bord. To Sække Tøj blev nu gjort fast paa Linen og kastet over Bord, men de forglemte at gjøre den tynde Line fast og saa det, da det var for sent. Vi maatte igjen forsøge at faa en Livbøje med Line til at drive ned til Vraget, mange Forsøg mislykkedes, men til sidst fik John tag i den og blev halet over i Baaden, han fik mange Rifter over hele Kroppen af Stenene, da han var aldeles nøgen. Stewarden firede sig nu ned til Vandet med en Redningsbøje om Livet for at være klar, naar Bøjen kom. Men forinden rev en Sø ham los, vi troede han var væk, for det var en gammel Mand. Men de Tilskuere, som stod inde paa

Land, gjorde Tegn, at de saa ham i Læ af Revet. Vi kappede derfor Ankertovet og roede saa rask, vi kunde, om til den anden Side af Brændingen, hvor vi fandt ham i god Behold og flød paa Bøjen. Vi halede ham ind i Baaden, han havde alt sit Tøj og Sko paa og en Natkikkert fast om Halsen, en Kasse (50) Cigarer i Lommen og et gammelt Borsving paa Brystet. Saa snart han var i Baaden, forkyndte et Hurra fra Land, at de havde set den sidste Mand var bjærget.

Om Søndag Morgen var det omtrent stille, endskjønt der var en Del Søb, saa vi besluttede om muligt at redde vore Papirer og lidt Tøj. Vi roede derfor ud paa Luv Side af Revet og kastede Anker som før. Jeg tog en Line om Livet samt en Redningsbøje og ventede, til der var mindst Søb og var ogsaa heldig at faa fat i Storskødet og komme op paa Dækket. Der bandt jeg tre Sække, én ad Gangen, paa Linen og lod dem hale dem over i Baaden, 4de Gang var Kaptejnens Kuffert paa, men Linen fik Hold i Korallerne, saa vi kunde hverken faa den frem eller tilbage men blev nødsaget til at kappe den. Jeg besluttede derfor at forlade Skibet, da Vinden var ved at rejse sig, og Søen blev større. Jeg gik ned i Kahytten, hvor mine Papirer var lagt paa Bordet i Spisekammeret, men Søen, som skyllede op fra neden, havde vasket alting ud, saa jeg mistede mine Papirer. Jeg saa nu, at Skibsjournalen laa paa Kahytsbordet, den tog jeg og svøbte ind i Styrmandens Olietøj og bandt fast paa min Ryg. Jeg maatte nu fire mig ned i Brændingen, da Baaden ikke kunde komme nær Skibet, da Søen smed den tilbage igjen, jeg fik ogsaa fat i Linen, men Søen brød saa voldsomt over mig, at jeg ikke kunde holde mig fast i Linen men maatte fire mig [..... mangler], hvor længe jeg var i Brændingen, ved jeg ikke, men Tiden var lang for mig. Til sidst kom jeg dog ind i Baaden uden anden Skade, end at mine Fødder var skaaret en Del af Stenene.

Vi roede nu i Land igjen, for hvert Øjeblik brækkede Søen Stykker løs af Vraget og skyllede stadig over det, saa det, som vi reddede, var mer eller mindre ødelagt. Jeg tror ikke, der er flere, der vil vove Livet at gjøre flere Forsøg.

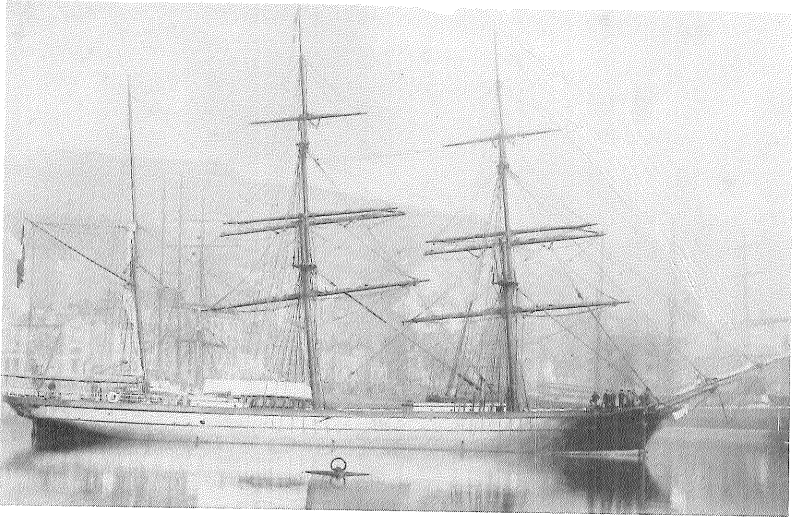
Vi kan aldrig blive taknemmelige nok til Gud, som frelste vort Liv, eller til disse Mænd paa Flat Island som risicerede deres eget Liv først om

Morgenen siden om Eftermiddagen og igjen Søndag Morgen for at frelse vort Liv og uden at tænke paa dem selv gjorde alt, hvad der stod i deres Magt for at hjælpe os.

Maa Gud i hans uendelige Godhed sende Velsignelse og Fred til dem og deres Familie og lade dem blive Velsignet og i Stand til at frelse mange flere ulykkelige Søfolk, som maatte blive kastet i Land paa Rev ligesom os, dette Ske².

Fjorten dage senere kom Jens Kusk Jensen og Karl til Port Louis, begge med så voldsom dysenteri, at de måtte indlægges på hospitalet. Kaptajnen forsøgte at snyde dem for deres tilgodehavende hyre, men det blev afværget med bistand fra konsulen, som også var behjælpelig med at sikre begge en passagerplads i damperen »Dunbar Castle«, som gik til London. Herfra kom han til Danmark i april måned.

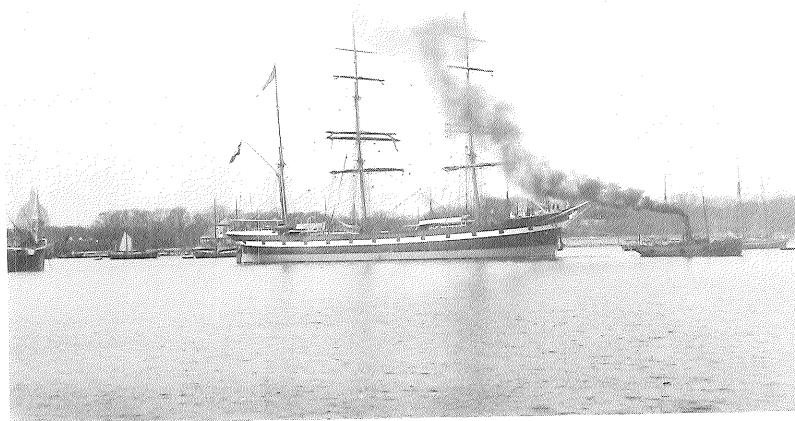
Vel hjemme på Mors i foråret 1890 har Jens Kusk Jensen haft meget at fortælle familien og sin forlovede, men allerede den 3. juni mønstrede han ud fra Hamborg som matros i det tyske fuldskip »Fritz Reuter«. Endnu en gang gik turen rundt Kap Horn til Sydamerikas vestkyst og retur med salpeter. Hermed sluttede hans tid som menigt besætningsmedlem, for da han i 1891 gik om bord i barken »Bertha« af Esbjerg, var det som 2. styrmand. Her oplevede Jens Kusk Jensen sit 3. forlis, da »Bertha« på grund af stormskader ved Kap Horn måtte søge ind under Falklandsøerne, hvor skibet strandede den 11. oktober 1892. Lykkeligvis kunne hele besætningen landsættes med storbåden. Da vraget og ladningen var blevet solgt, sejlede besætningen med damper fra Port Stanley til Montevideo, hvor Jens Kusk Jensen var så heldig at kunne overtage en ledig plads som 1. styrmand i barkentinen »Helene« af Korsør. Skibets hjemrejse blev vanskelig. Kun få af besætningen var gode søfolk, der var feber om bord, og provianten slap op i søen, så man måtte praje et andet skib for at få forsyninger, men i oktober 1893 nåede »Helene« til Hamborg. Jens Kusk Jensen tog atter hjem til Mors, og trods de 3 forlis må han i de forløbne 6 år på



Bark »Bertha« af Esbjerg. I 1891 gik Jens Kusk Jensen om bord som 2. styrmand, og året efter den 11. oktober oplevede han sit tredie forlis, da »Bertha« på grund af stormskader ved Kap Horn søgte ind under Falklandsøerne og strandede. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *The bark »Bertha« of Esbjerg. In 1891 Jens Kusk Jensen went on board as second mate, and on October 11th in the following year he experienced his third shipwreck when the »Bertha«, because of the damage inflicted by the rough waters at Cape Horn, made for the Falkland Islands and ran aground. Photo: Danish Maritime Museum.*

langfart have fået sparet en del penge op, for den 8. december blev der holdt bryllup i Vester Jølby, hvor han blev gift med sin forlovede gennem 8 år, Kirsten Sørensen. I begyndelsen af 1894 rejste Jens Kusk Jensen til Fanø for at tage 2. del af styrmandseksamen på Navigationsskolen og fik straks herefter hyre som 2. styrmand på barken »Danmark« af København, som på det tidspunkt var landets største sejlskib.

Ved hjemkomsten i foråret 1895 må han i mange henseender have haft grund til at overveje sine fremtidsudsigter. Han var praktisk og teoretisk velkvalificeret til at blive skibsfører, han



Barken »Danmark« bugseres forbi Langelinie i København. Da Jens Kusk Jensen var om bord som 2. styrmand i 1894/95, var det landets største sejlskib. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *The bark »Danmark« being towed past Langelinie in Copenhagen. When Jens Kusk Jensen was aboard as second officer it was the largest sailing ship in the country. Photo: Danish Maritime Museum.*

havde siden sin matrostitid samlet oplysninger, ført dagbog og tegnet illustrationer til »håndbogen«, og han var nygift³. En fortsat tilværelse som langfartssømand ville næppe give mulighed for at forene disse grundelementer i hans liv.

Hvilke motiver, der har været dominerende, ved vi ikke, men hans energi og gåpå-mod ændrede retning. Resten af 1895 sejlede han som styrmand om bord i skonnerten »Asta« fra Nykøbing Mors i Nord- og Østersøfart, og de følgende 2 vintre underviste han unge søfolk i sømandsskab og navigation. Man kan nok regne med, at udkast til »håndbogen« er indgået i undervisningen.

I foråret 1896 blev han fører af sit første skib, skonnerten »Skjold«, hvor han 13 år før var begyndt sin tilværelse som sømand.

Et årstid senere var skibet på rejse fra Alloa i Skotland med 112 tons kul til Thisted. Den 16. april 1897 under vanskelige vindforhold i Thyborøn Kanal drev skibet på grund og blev slået til vrag. Alle blev reddede, men i lighed med de fleste andre førere af mindre sejlskibe var Jens Kusk Jensen partejer (1/6), så forliset har utvivlsomt været en betydelig økonomisk belastning, da »Skjold« kun var forsikret med halvdelen af skibets værdi⁴.

I de følgende år søgte Jens Kusk Jensen nye veje for at forene nødvendigheden af at forsørge familien, udnytte sine evner og lyst til at tegne og anvende erfaringerne fra 15 års sejlads.

I perioden 1897-1902 var han fortrinsvis beskæftiget som tilsynsførende ved bygningen af 6 3-m. stålskonnerter i Martenshoek, Holland. Foruden det almindelige tilsyn var Jens Kusk Jensen ansvarlig for udarbejdelse af tegninger til rig og sejl, og da det første skib »Skjold« søsattes i begyndelsen af 1898, blev han dets fører et årstid. Den korresponderende reder var Arendt Kløvborg, København, og forretningsfører var broderen J.J. Kløvborg, Alloa i Skotland. Både »Skjold« og de følgende 5 nybygninger »Alloa«, »Dollar«, »Stirling«, »Alva« og »Dunmore« var hjemmehørende i København, men var specielt byggede til at kunne passere grunden ud for Thyborøn barre.

Tilsynsopgaverne nødvendiggjorde, at Jens Kusk Jensen tog ophold i Martenshoek et par år, hvor han i ledige stunder fik afsluttet manuskriptet til »Haandbog i praktisk Sømandsskab«. Trods anbefalinger fra adskillige af søfartserhvervets autoriteter viste det sig dog yderst vanskeligt at skaffe midler til værkets trykning, og først da Dansk Sejlskibsrederiforening som værkets udgiver fik bevilget 5.000 kr. fra Rigsdagen, kunne den bog, som siden er kaldt »Sejlskibssømandens bibel«, gå i trykken.

I juni 1901 underskrev han forordet til førsteudgaven af det værk, som han mere eller mindre målrettet havde arbejdet med

i 11 år. Forordet indledes direkte og klart med det, Jens Kusk Jensen fandt vigtigst: *»Det er saa at sige umuligt at beskrive, hvorledes et Stykke Skibmandsarbejde skal udføres, saa tydeligt, at en Begynder rigtigt kan forstaa det. Derfor har jeg bestræbt mig for, at de Bogens Tekst ledsagende Tegninger fremtræde saa store og tydelige, at der kun behøves ringe Forklaring til dem. Det er jo en bekendt Sag, at de fleste hellere spekulerer lidt over en Tegning, end de give sig i Lag med en tør Beskrivelse«.*

Alle anmeldere synes at have forstået og værdsat denne grundide realiseret af en aktiv skibsfører, og også i norske og svenske aviser blev bogen modtaget yderst positivt. De begrænsede kritiske kommentarer vedrørte redaktionelle justeringer, som kapitelopdeling - eller rækkefølge samt sproglige unøjagtigheder. At Jens Kusk Jensen havde forventet kritik netop her, fremgår også af forordet:

Skønt jeg har anvendt meget, baade af Tid og Penge paa Bogen, er det ikke lykkedes mig at give den en saa god Form og Affattelse, som jeg ønskede, og min eneste Undskyldning er, at det stadig falder mig lettere at haandtere et Mærlespiger end en Skrivepen.

Da bogen udkom, var Jens Kusk Jensen igen i Martenshoek for at føre tilsyn med de sidste to skonnerter »Stirling« og »Dunmore« til Kløvborg, og efter afleveringen i 1902 blev han fører af »Dollar«, som gik i Nord- og Østersøfart.

I 1904 forlod Jens Kusk Jensen både sejlskibene og Kløvborgfamilien, som han havde kendt siden sin første udmønstring, og blev ansat i Aalborg Dampskibsrederi, først som fører af S/S »Henning« og fra 1907 i S/S »Jens Bang«, hvis bygning han tilså på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Samtidig med sejladserne formåede han at arbejde på en revision af »håndbogen«, og 2. forøgede udgave med bl.a. et tillæg om sejlmagerarbejde udkom i 1907.

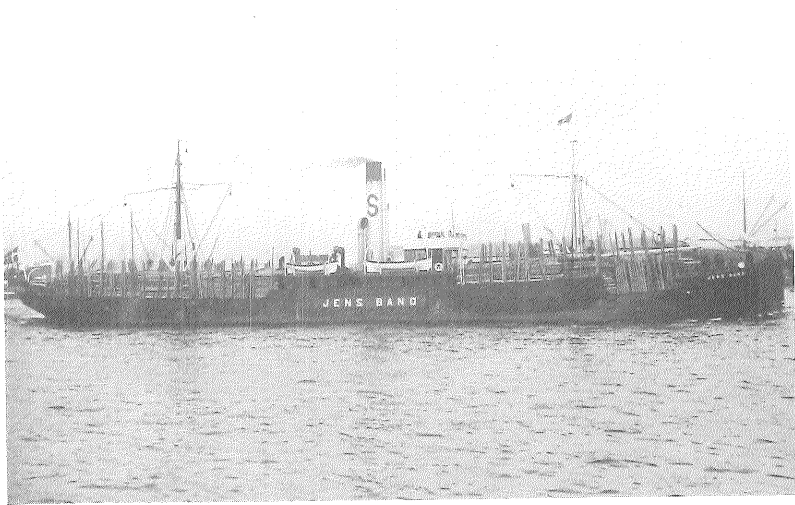
På disse års rejser med mange anløb i engelske og skotske havne blev Jens Kusk Jensen optaget af vikingernes navigationsmidler og sidenhen navigationens historie. Det første store



3-m stålskonert »Stirling« af København var den næstsidste af 6 hollandskbyggede fartøjer, som Jens Kusk Jensen i årene 1897-1902 var tilsynsførende for. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *The three-masted steel schooner »Stirling« of Copenhagen was the fifth of six vessels built in Holland under Jens Kusk Jensen's supervision between 1897 and 1902. Photo: Danish Maritime Museum.*

resultat var manuskriptet til »En kortfattet Fremstilling af Navigationens Udvikling« fra 1913/14, som aldrig blev trykt, men blot hektograferet i ca. 20 eksemplarer. Da værket er genstand for en selvstændig behandling senere i denne årbog, skal det blot nævnes, at Jens Kusk Jensen også her har udnyttet sine pædagogiske tegninger fortræffeligt og tilmed på et område, som ingen synes at have betrådt før ham⁵.

Parallelt med de skriftlige studier begyndte Jens Kusk Jensen i årene før 1. verdenskrig at gøre praktiske forsøg med ældre tiders navigationsinstrumenter, som han selv fremstillede. Bygningen af kopier af gamle navigationsinstrumenter og siden også modelskibsbygning blev en stadig mere tidkrævende del af



S/S »Jens Bang«, bygget på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri i 1907 til rederiet Aalborg Dampskibsselskab. Jens Kusk Jensen var rederiets repræsentant under bygningen, og han førte skibet indtil 1915. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *The S/S »Jens Bang« built in Elsinore at Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri (Elsinore Iron Ship- and Machine Construction) in 1907 for the shipping company Aalborg Dampskibsselskab (Aalborg Steamship Co.). Jens Kusk Jensen represented the shipping company during the building and he commanded the ship until 1915. Photo: Danish Maritime Museum.*

hans liv. De bevarede eksemplarer på Science Museum i London, Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo, Statens sjøhistoriska Museum i Stockholm og Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg vidner alle om hans udprægede kvalitetssans, håndværksmæssige dygtighed og om hans hæderlighed. Ved at datere og signere instrumenterne, udelukkede Jens Kusk Jensen, at hans arbejder kunne forveksles med originale instrumenter.

I 1915 overtog Jens Kusk Jensen S/S »Jacob Kjellerup« men kun for kort tid, da hans kone blev alvorlig syg og kort før jul afgik ved døden. Måske har det midt i sorgen været en lettelse, at han året efter måtte arbejde med den tredje reviderede udgave

af »håndbogen«, som udkom i 1916. Da Dansk Sejlskibsrederiforening denne gang ikke modtog statstilskud, blev prisen på bogen forhøjet med 1 kr. til 7 kr.

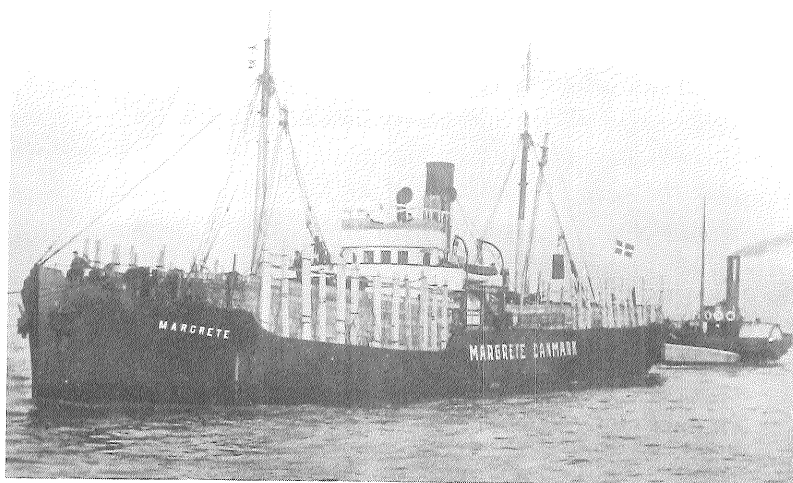
I efteråret 1916 synes Jens Kusk Jensen at have haft ønsker om at flytte til Malmø for at arbejde med en svensk udgave af »håndbogen«. Denne plan blev aldrig realiseret, og i foråret 1917 blev han fører af S/S »Margrethe«, ejet af A/S Christiansholms Fabrikker. Skibet gik i Nord- og Østersøfart, det mest risikofyldte farvandsområde under 1. verdenskrig. I oktober var det da også ved at gå galt. Den 30. var »Margrethe« afgået i konvoj fra Bergen. I løbet af den følgende nat mistede skibet kontakten med konvojen på grund af sydøstlig storm, høj sø og dårligt sigt, og om morgenen kl. 7.30 fik Jens Kusk Jensen i stedet for øje på tårnet af en ubåd om styrbord. Lidt før kl. 8 kom den første granat, og derefter blev »Margrethe« stoppet, og redningsbådene beordret i vandet. Ulykkeligvis kæntrede den styrbords redningsbåd, og kun 2 af bådens 6 besætningsmedlemmer blev bjerget over i bagbords båd. På grund af den høje sø blev den lille gråmalede redningsbåd overset af to passerende engelske orlogsskibe, og først kl. 3 om eftermiddagen blev de taget om bord i en destroyer, hvis chef kunne meddele, at man om formiddagen havde sat engelske orlogsgaster om bord i »Margrethe« med ordre til om muligt at fyre op under kedlerne. Da »Margrethe«s besætning ikke ønskede at vende tilbage til et skib, der formodentlig var læk og uden redningsbåde, insisterede maskinmester Lange og Jens Kusk Jensen trods kulingsvejrr på at komme om bord. Med bistand fra de engelske orlogsgaster lykkedes det efter 5-6 timers arbejde at få damp på maskinen og fortsætte rejsen til Lerwick, og en lille måned senere ankom »Margrethe« til Vejle med en ladning kul fra Me-thil. Både rederiet og assurandører belønnede maskinmester Lange og Jens Kusk Jensen med gaver og kontanter⁶.

Jens Kusk Jensen fortsatte som fører af »Margrethe«, indtil fartøjet blev solgt i 1918. Den følgende vinter blev han gift med

Elsine Marie Wiibroe fra Helsingør, og den nyetablerede familie med to sønner fra første ægteskab blev siden udvidet med en søn og en datter. I 1922 gik han i land, og hjemmet i Nivå blev udgangspunkt for hans sidste livsafsnit. Samme år udkom »*Sømandsskab for Baade, Lystfartøjer og Motorbaade*«, som med henblik på tidens voksende skare af fritidssejlere, videreførte »håndbogen«s tradition for letfattede beskrivelser og forklaringer underbygget af instruktive tegninger. At bogen svarede til forventningerne kan blandt andet ses af, at der kun behøvedes få ændringer ved udgivelsen af anden udgave i 1936.

I 1920'erne var Jens Kusk Jensen også medudgiver af opslagsværket »*The Harbour Expenses of Northern Europe*«, som i følge forsiden skulle rumme: »The latest information as to docks, harbours, harbour dues, stevedore taxes, depth of waters in harbours, loading places, pilot stations and other important information regarding about 900 principal North European ports«. Indsamlingen af et sådant mylder af oplysninger må have været tidkrævende, og værket anvendelsesmulighed for datidens shippingfolk må i høj grad have beroet på, at bogen blev ajourført. Museet har haft lejlighed til at spørge en af datidens brugere, pensioneret disponent Johannes Nielsen fra rederiet »Progress«, og han huskede bogen som et godt redskab til støtte for rejsekalkulationer. Ifølge oplysninger fra Jens Kusk Jensens familie var arbejdet med værket dog ikke økonomisk tilfredsstillende. Derimod havde han stor glæde af at få mere tid til at videreføre sine studier i navigationens og dens instrumenters historie. Fremstillingen af yderst fine kopier blev genoptaget, og desuden blev Jens Kusk Jensen interesseret i skibsbygningens ældste historie. Også her blev de mere teoretiske overvejelser kombineret med praktisk arbejde, da han gennem bygning af modeller, som blandt andet blev prøve-sejlet i Helsingør havn, søgte at få indsigt i såvel Hjortspringbådens som Nydambådens konstruktion.

I foråret 1929 blev Jens Kusk Jensen ansat ved Handels- og



S/S »Margrethe« som Jens Kusk Jensen førte under 1. verdenskrig. Den 31. oktober 1917 blev skibet beskudt og stoppet af en tysk undervandsbåd, og besætningen blev beordret i bådene. Da u-båden var forsvundet, var det maskinmester Langes og Jens Kusk Jensens energiske indsats, som sikrede, at skibet atter blev bemanded og sejlet til bestemmelsesstedet Lerwick. Foto: Handels- og Søfartsmuseet. *The S/S »Margrethe« which Jens Kusk Jensen commanded during the First World War. On 31st October 1917 the ship was shelled and stopped by a German submarine, and the crew were ordered to take to the boats. When the submarine had disappeared it was only the strenuous efforts of Langes the chief engineer and Jens Kusk Jensen which ensured that the ship was manned again and sailed on to its destination in Lerwick. Photo: Danish Maritime Museum.*

Søfartsmuseet som nautisk konsulent, hvor alle hans erfaringer, evner og interesser kunne nyttiggøres. Samtidig konstitueredes den 28-årige historiker Knud Klem som museets inspektør. Det har muligvis ikke været helt nemt for den unge leder at undgå »skyggen« fra den i søfartskredse yderst velmeriterede 63-årige, men samarbejdet, som fortsatte til Jens Kusk Jensen døde i 1936, synes at være foregået i gensidig respekt, hvor

Knud Klem tydeligvis havde megen forståelse for Jens Kusk Jensens evner som modelbygger, hans flid og pædagogiske talenter⁷.

At også samtidens søfarende forstod værdien af hans indsats, ses måske bedst af det gravmæle, som næsten alle søfartens organisationer i fællesskab lod rejse på hans grav i Nivå. Jens Kusk Jensens »*Haandbog i praktisk Sømandsskab*« blev til i en tid, hvor sejlskibene var på tilbagetog, men hans arbejde med netop denne bog bidrog på afgørende vis til at sikre, at megen af den viden og erfaring, som sejlskibssømanden erhvervede i sit daglige arbejde, ikke forsvandt sammen med fartøjerne. Jens Kusk Jensen skrev for sin egen tids søfolk, men det ville nok have glædet ham at erfare, at »håndbogen« er lige så uundværlig for de mange unge, som i dag søger at sikre den sejlene del af vor kulturarv. Hans historiske studier samt fremstillingen af navigationsinstrumenter og fartøjsmodeller er næppe så velkendt i dag. Det kan skyldes, at en del af resultaterne ligger på museumsmagasiner i London, Oslo, Stockholm og Helsingør, men det har nok også betydning, at datidens kulturhistoriske videnskaber endnu ikke havde accepteret, at bygning af kopier og modeller foruden den illustrative værdi kan give indsigt i ældre tiders arbejdsprocesser. Jens Kusk Jensen var i så mange henseender et barn af sin tid, men på nogle områder var han forud for den.

Trykte kilder

Dansk Søulykke-Statistik 1897 og 1917.

Dansk Søfartstidende 18/7 1901.

Samme 7/11 1907.

Samme 23/8 1917.

Kritisk Ugerevue nr. 960, 1936: »En drøj Rejse. In memoriam Jens Kusk Jensen« af Kay Larsen.

Morsø Folkeblad 28/10 1900.

Samme 28/8 1916.

Samme 30/11 1917.

Samme 6/2 1936: »Kaptajn Jens Kusk Jensen«, Marius Dahlsgaard i anledning af Jens Kusk Jensens 70-års dag.

Samme 24/10 1936: Nekrolog.

Vikingen XVIII, 1941, nr. 5 s.3ff., nr. 6 s.16-18 og nr. 7 s.19-22 ved Otto Schou: »Ungdomserindringer. Jens Kusk Jensen. En dansk sømands livseventyr«.

Medlemsblad for Den Alm. Danske Skibsførerforening, 1936: »Kaptajn Jens Kusk Jensen in Memoriam« af H.P. Hagelberg og Knud Klem.

Dansk Biografisk Leksikon 1981.

Utrykte kilder

Jens Kusk Jensens beretning, dat. Flat Island 16/2 1890, manuskript Handels- og Søfartsmuseet nr.177:66.

Noter

¹ *Vikingen* XVIII, 1941, nr. 5 s.3.

² Fra Jens Kusk Jensens egen beretning, nedskrevet 16/2 1890 på Flat Island, manuskript på Handels- og Søfartsmuseet 177:66.

³ Ifølge Jens Kusk Jensens forord til 1. udgave af »Haandbog i praktisk Sømandsskab« fra 1901 havde han gennem 11 år samlet materiale til værket.

⁴ *Dansk Søulykke-statistik* 1897.

⁵ *Vikingen* XVIII, 1941, nr. 7 s.22.

⁶ Den bedste beskrivelse af begivenhederne findes i *Morsø Folkeblad* 30/11 1917, hvor Jens Kusk Jensen er blevet interviewet før søforhøret i Vejle 29/11 1917. Desuden har Kay Larsen i noget højstemt stil omtalt rejsen i 1936 i *Kritisk Ugerevue*. Kay Larsens artikel er uden kildeangivelse gentaget i *Søfart* 1980 nr.8.

⁷ *Medlemsblad for Den Alm. Danske Skibsførerforening*, 1936.

Jens Kusk Jensens skriftlige arbejder

- Haandbog i praktisk Sømandsskab*, Kbh. 1901, 2.udg. 1907, 3.udg. 1916, 4.udg. 1924, seneste fotografiske genoptryk 1982.
- Vikingerne Navigering*, Medlemsblad for Den Alm. Danske Skibsførerforening 1913 (samme i *Vikingen* 1931 s.3-8).
- En kortfattet Fremstilling af Navigationens Udvikling*, hektograferet i ca. 20 eks., 1913.
- Sømandsskab for Baade, Lystfartøjer og Motorbaade*, Kbh. 1922, 2.udg. 1936.
- The Harbour Expences of Northern Europe*, 1923.
- Fortidens Navigationsinstrumenter*, Dansk Nautisk Almanak, 1928.
- Stenalderens Almanak*, Berlingske Tidende 25/8 1928 (oversat til tysk i *Nordische Blätter*, 5.årg., nr.4).
- Forsøg paa Rekonstruktion af nordiske Oldtidsskibe*, Børsen 31/12 1931 (oversat til tysk i *Tidsskriftet Mannos*, juni 1932).

Jens Kusk Jensen 1866-1936

Summary

The Danish shipmaster Jens Kusk Jensen (1866-1936) is best known in Scandinavia for his work »Haandbog i praktisk Sømandsskab« (Handbook in Practical Seamanship), which was first published in 1901, and which has most recently been reprinted in 1982. The work has since been called the »seaman's bible« because the text combined with the author's own instructive drawings summarized a large amount of the experience and knowledge which seamen from the age of the sailing ship had acquired via their profession.

The material for the book was collected while Jens Kusk Jensen was an active seaman and shared the lot of seafarers of the time. He was born in 1866 on the island of Mors in Northern Jutland, sailed for a couple of years on schooners in the North Sea and Baltic trade and took his first mate's examination in 1886.

After doing his military service he signed on as an ordinary seaman in Hamburg aboard the »Criemhilde«, a brig from Fanø, and for the next eight years he sailed mainly in the America and Australia trade on Danish, English and German vessels. In 1891 he was for the first time engaged as first mate, and immediately after his marriage two years later he took his master's certificate examination. From 1897 to 1902 he was mainly engaged in supervising the building of six three-masted schooners in Martenshoek, Holland for a shipping company whose managing owner was A. Kløvborg of Copenhagen, and whose business manager was the latter's brother J.J. Kløvborg of Alloa, Scotland. In the period 1904-1922 Jens Kusk Jensen was captain of a steamer, and during these years his interest in the history of navigation was intensified. It was natural for him to combine this interest with the building of copies of instruments and the making of observations with them. Today these instruments are to be found at museums in London, Stockholm, Oslo and Elsinore.

When he went ashore in 1922 he had more opportunity to concentrate on his historical studies, and from 1929 Jens Kusk Jensen was nautical consultant at the Danish Maritime Museum. The years at the Museum resulted amongst other things in his building copies of the oldest known Nordic vessels.

Today Jens Kusk Jensen is especially known for his »Haandbog i praktisk Sømandsskab«, which since the 1960's has again acquired current interest for the many people who attempt the restoration of sail-carrying wooden ships. His historical studies and his construction of navigation instruments and model boats have not received much attention. This may be due to the fact that part of the results of his work are now lying in the storerooms of museums in London, Stockholm, Oslo and Elsinore. It may, however, also have something to do with the fact that the culture-historical sciences of that period had not yet accepted the value of practical experiments in providing new insight into the working processes of previous ages.

Jens Kusk Jensen was in many ways a child of his age, but in some areas he was ahead of his time.