

Ole Mortensøn

## Da skuderne fór

Ole Mortensøn, der er tidligere museumsinspektør på Langelands Museum, har et stort søfartshistorisk forfatterskab bag sig. I et af hovedværkerne, *Renæssancens fartøjer* fra 1995, definerer han periodens skibstyper, og i denne artikel uddyber han skudernes historie.

Det sker med tiden, at noget som var et helt almindeligt ord for en velkendt ting forsvinder ud af sproget. Det er tilfældet for mange navne brugt inden for vore gamle håndværk. Hvem ved i dag hvad en klamaj eller en lochbeitel er? Når ting ikke længere bruges, går de i glemmebogen både rent fysisk og sprogligt. Og dog ikke altid. Det sker at navnet overlever i en lidt ændret betydning og undertiden kun benyttes i en overført betydning. Hvad er det for en himpegimpe? kan det stadig lyde blandt folk. Men ingen tænker vel over at himpegimpen var en meget praktisk indretning som fandtes på de gamle stubmøller og som fortalte mølleren, at vinden var ved at skifte og det så var på tide at dreje hele møllen, så den stadig stod i vinden. Sådan omtrent er det gået med ordet skude – det mest almindelige danske fartøj i renæssancen og siden et ord der betegnede et hvilken som helst gerne aldrende sejlfartøj.

Ordet er endda blevet populært i overført betydning om særligt bredbarmede og frem-

brusende fruentimmere á la bakkesangerinderne, hvilket der er belæg for i adskillige vises. Bedst kendt er vel skuden som ulykkeligvis dukker op i kølvandet af den elskede Kaj i visen “På Solitudevej”, sunget af Elga Olga Svendsen i 1953. Også vendingen “at forlade den synkende skude” er velkendt og har senest i forbindelse med bankerne under finanskrisen været flittigt benyttet.

Henrik Carl Bering Liisberg, museumsinspektør og slotsforvalter på Rosenborg, var redaktør for det første større historiske værk om Danmarks søfart, tobindsværket “Danmarks Søfart og Søhandel – fra de ældste Tider til vore Dage”. Det blev trykt i 1919. I afsnittet om Skibe og Skibstyper gør han rede for forholdene i 1500-tallet og nævner mange betegnelser og blandt de mindre fartøjer bojerten, smakken, everten og jagten. Skuden nævnes ikke med et ord. Desuden konkluderede han: *“De her anførte Skibsbetegnelser tør næppe opfattes som Betegnelser for lige saa mange Skibstyper. Der har i hine Tider, hvor Skibsbygning, Rigning og Takling endnu var saa enkel og lidet udviklet, næppe kunnet være saa mange afgørende Skelne-mærker mellem Skibene som der er forskellige Benævnelser”*. Det er en forklaring, som har været sejlivet. I den nyeste *Dansk Søfarts Historie*, bind 2 fra 1997 forklares, at kategorien sku-



En skude under sejl. Detalje fra kobberstikket *Hafnia Metropolis* fra 1611.

Foto: Ole Mortensøn

A skuta sailing. Detail of the copperplate *Hafnia Metropolis* from 1611.

Photo: Ole Mortensøn

de, som omtales i kilderne, refererer til mellemstore fartøjer modsat skibe som er store fartøjer.<sup>1</sup> I bogen *Renæssancens fartøjer*, udgivet af Langelands Museum i 1995, har undertegnede givet skuden en fremtrædende plads i rækken af fartøjstyper og dokumenteret at renæssancens skibsbygning og rigning på ingen måde var enkel og lidet udviklet. Tværtimod eksisterede der en mangfoldighed af fartøjstyper og en stadig udvikling med import af nye

1 Bindet er skrevet af Ole Degn og Erik Gøbel, se s. 15. På Maritim Kontakts Årsmøde 1996 debatterede Ole Degn og Anders Monrad Møller om skudebetegnelsen og Degn afviste, at ordet skude engang henviste til en særlig fartøjskategori. Til gengæld omtales skuden i bind 1 af *Dansk Søfarts Historie* s. 213 som en type sammen med krejere, bojerter og everter og der bruges en kryptisk overskrift: De evige skuder.

typer og ny teknologi. I den samling af fartøjer indtog skuden i renæssancen en central plads.

Sammenlignet med eksempelvis 1800-tallets jagt, galease og skonnert er skuden stadig ukendt. Der er næsten intet skrevet om den, mens der er skrevet monografier om Ove Gjeddes eventyrlige togt til Trankebar og om Jens Munks modige forsøg på at finde Nordvestpassagen. Sådan går det tit med det som er småt og almindeligt, men det er nu engang hverdagssøfarten, som viser os fortidens realiteter. Derfor lad os gå om bord i skudens historie, så godt den kan beskrives ved hjælp af de sparsomme kilder fra 1600-tallet.<sup>2</sup>

### Toldregnskaberne og skuderne

Fra 1600-tallet er bevaret en del toldregnskaber fra de danske købstadshavne. Desværre er de fleste regnskaber kasseret, og det allerreste af det, der er bevaret, består af antegnelser til regnskaber, men her og der findes bevarede regnskaber for rortold og lastpenge. Rortolden var en afgift som betaltes af hvert fartøj efter drægtighed, mens lastetolden betaltes af varerne om bord. Tolderne førte regnskabet år for år og indførte de skippere og/eller fartøjer som betalte tolden. Der er ikke tale om standardiserede regnskaber, men de giver oplysninger om fragter og de gængse betegnelser for datidens fartøjer. I Svendborg skrev toldereren et register over modtagne lastpenge for skuder regnet fra midsommers dag 1631 til nytårsdag 1632: *Hans Richardi betalte for en skude på 16*

2 Af hensyn til forståelse og læselighed er visse citater tillempet moderne dansk sprog og retskrivning.

læster 1 rdl., “Hans Ungemand for en skude på 4 læster 1 ort, Anders Jensøn købmand for en skude på 10 læster 2,5 ort, Peder Hansøn for en liden skude på 2 læster ½ ort og Niels Jenssøn for en liden skude på 2 læster ½ ort”.<sup>3</sup> Registret er for Svendborgs skuder, men har to tilføjelser, nemlig først en liste med toldbetalende skuder på de “underliggende øer”. Det drejede sig om Tåsinge, hvor Hans Lassen i Troense betalte for en 2 læster skude samt Niels Olesen og Rasmus Danielsen i Lundby for en 5 læster skude. I Skårup-øre betalte Peder Nielsen for en 2 læster skude og på Strynø havde Hans Klemindsøn betalt for en skude på 5 læster og Peder Rasmussen for en ditto skude. Derpå følger en fortegnelse over de fremmede skuder som havde losset eller lastet i Svendborg, nemlig en ærøskude på 10 læster, en skude som Hans Hansen i Svendborg havde fragtet, endnu en ærøskude på 10 læster, Karsten Henrichsen af Sønderborg med en skude på 7 læster, en skude fra Kiel på 6 læster samt en lybækker skude på 18 læster. Ud af dette lille regnskab kan man se, at skuderne ikke kun var hjemmehørende i købstaden Svendborg, men tillige på de nærliggende øer og at Svendborg havde besøg af fremmede skuder fra Ærø, Als, Kiel og Lybæk. Registret omfatter kun skuder og man kan spørge, var der ikke andre fartøjstyper i Svendborg? Eller er skudebetegnelsen, som det stadig hævdes af no-

3 Læsten, eller lesten, som stavemåden var i 1600-tallet, var et rummål som blev beregnet ud fra fartøjets længdebredde og dybde i fod efter kgl. Forordning 1615. 1 ort var ¼ af en rigsdaler.

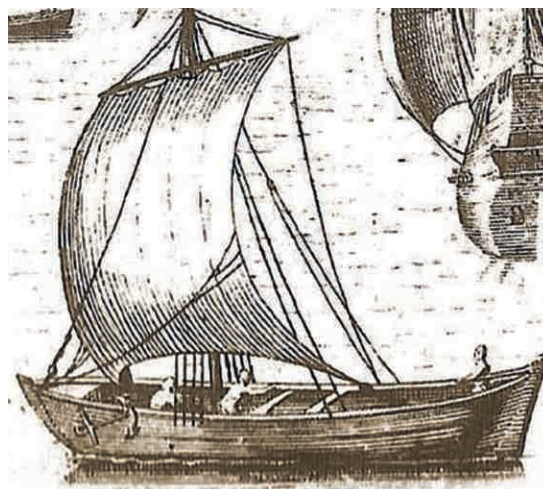


Skude ved skibsbroen i Helsingør. Detalje af kobberstik fra værket *Civitas orbis terrarum* 1572-1618 af Braunius og Hogenberg.

Foto: Ole Mortensøn

Skuta at the wharf in Elsinore. Detail of copperplate from *Civitas orbis terrarum* 1572-1618 by Braunius and Hogenberg.

Photo: Ole Mortensøn



En lille skude under sejl. Detalje fra Hugo Allards kobberstik *Kopenhagen* fra 1620'erne.

Foto: Ole Mortensøn

A small skuta sailing. Detail from Hugo Allards copperplate *Kopenhagen* from the 1620's.

Photo: Ole Mortensøn



Tomastet skude. Detalje fra Hendrik Vrooms oliemaleri af Sundet ved Kronborg. Det er udført før slotsbranden i 1629.

Foto: Helsingør Kommunes Museer

Two-masted skuta. Detail from Hendrik Vrooms painting of the Sound near Kronborg. The painting dates from before the great fire of the castle in 1629.

Photo: Municipal Museums of Elsinore

gen, slet og ret en størrelseskategori for fartøjer mellem 2 og 20 læster?<sup>4</sup>

For Nyborg findes et par regnskaber som dækker krigsårene 1627-1628 og 1628-1629. Det drejer sig om told *“annamit af indlandske och udlandske som haffuer førdt gods ind eller ud*

*for Nyborrig det aar”*. 1627 starter med d. 5. juli *“indskibet Knud Biørnesen i Nyborrig udi Hans Guldsmeds schude ...”* og han ville dermed til Lübeck med 4 skippund (160 kg) flæsk. 24. maj anføres samme Knud Biørnesen at have indskibet *“udi Johans Baad paa Sproue”*, som han angav og agtet sig med til Kiel på sin egen og Hans Mortensens vegne med 3 skippund flæsk. Den 26. juli angives indskibet af Peder Nielssøn Borgmester i Nyborrig *“udi Albret Klaussens schib af Flilandt”* på 37 skibslæster 648 tønder byg og malt, *“løb dermed for Korsøer for der videre aff sin Ladning att indtage, ville siden dermed till Amsterdamb”*. Den 26. juli indskibede Peder Nielsøn Borgmester og Peder Ib i Nyborrig udi Klemmenssens skude af Samsøe og ville med den til Stralsund – i alt var der tale om 30 tønder smør og ½ lispund (4 kg) flæsk. Videre i regnskabet ses at skibet fra Holland ikke var en enlig foreteelse. Byen havde livlig handel med Amsterdam. I alt 7 skibslaster afgik til Amsterdam med malt og byg. Skipper Klausens skib fra Flilandt kom i årets løb tre gange for at tage last til Amsterdam. Det fremgår altså, at skuder benyttedes af byens egne skipper, men også en båd fra Sprogø nævnes, mens skibene der tog last i Nyborg var hollandske, dog var et fra Flensborg og et andet fra Lübeck. I 1628 er listen længere, men det er samme kategorier af fartøjer som nævnes: skib, skude og båd.<sup>5</sup> De danske købmænds praksis for samarbejde med hollænderne havde for øvrigt i samtiden et dårligt ry. Topografen Arent Berntsen skriver: *“En anden*

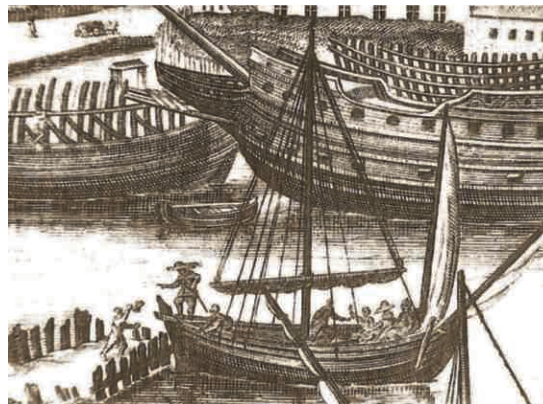
<sup>4</sup> Se Rigsarkivet, Regnskaber 1559-1660, Toldregnskaber, Fynske byer 1605-1660.

<sup>5</sup> Samme.

*Del (af Købmændene) tager en stor Sum Penge af Hollænderne at kjøbe Landvarer op for efter Ordre og Takst og for den præcise Penge, som jeg haver set Hollændernes Breve paa, saa at de fornemste Borgere, som sætter Landkjøbet paa vore Varer, de er ikke vore Borgere, men fremmedes Bogholdere”.*

For købstaden Nysted på Lolland findes en toldbog for året 1654-1655. Her er situationen en anden. Der er livlig handel med Lübeck, Rostock og Wismar, en handel som for en stor del foregår i både og små skuder. Men der handles også på Halland og Norge. Endnu en fartøjs-type dukker op – en dansk bojert: *“Nest Hiemkom skipper Peder Camper med sin Bøiert fra Lybeck, indførde og fortoldet nemlig for kræmmer Caspar Urte af Nykiøbing ...”.* Denne oplysning er interessant, for den peger jo stærkt i retning af at toldernes fartøjsbenævnelser ikke går på fartøjsstørrelsen, men på identifikation af fartøjstypen, hvilket også giver god mening, når drægtigheden/størrelsen samtidig angives i lester/læster.<sup>6</sup> Ydermere kendes bojerten som en fartøjstype af nederlandsk ophav fra samtidige kobberstik. I Saxkøbings regnskab fra 1651-1652 er det mest skuderne som optræder og lasterne angives: *“29. april ankom skipper Anders Andersøn af Læssøe fra Norge med sin skude drægtig 8 læster medførte tømmere, beviste med sin toldseddel at have fortoldet, igen sejlferdig, ballastet ... Den 4. juni ankom skipper Oluf Stolpe af Landskrone med sin skude drægtig 4 læster, indhavende 3000 tagsten og to oksehoveder fransk vin, beviste med sin toldseddel at have fortoldet, igen sejlferdig, har indtaget 41 lispund hu-*

<sup>6</sup> Rigsarkivet, regnskaber 1559-1660, Toldregnskaber, Lolland-Falster 1568-1662.



En tomastet skude. Detalje fra Hugo Allards stik Koppenhagen fra 1620'erne.

Foto: Ole Mortensen

Two-masted skuta. Detail from Hugo Allards copperplate Koppenhagen from the 1620's.

Photo: Ole Mortensen

*der. Den 20. juni angav skipper Jens Pedersen her af Saxkøbing sig sejlferdig at være med sin ballastede skude drægtig 6 læster, hvormed han agtede sig til Blekinge”.* Samme dag angav Mads Saltung fra Saxkøbing at være hjemkommet fra Dantzig med sin førte skude drægtig 4 læster. Lasten bestod af tagsten, hør, hamp, bimpler, fire par sko, 8 stole, to brætspil og nogle hatte. Den drægtigste skude angives at være på 18 læster.<sup>7</sup>

Skuderne var altså som en særlig fartøjskategori stærkt repræsenteret i det sydlige Danmark. Men hvordan forholdt det sig længere nordpå og østpå? For byen Falkenberg i landsdelen Halland er også bevaret toldregnskaber. Det er rorstold og lastetold det drejer sig om og de anløbende, afsejlende fartøjer anføres må-

<sup>7</sup> Samme som ovenfor.

ned for måned. Den 3. juni 1611 betalte Bende Lauridsøn borger udi Falkenberg sin rorstold 1 mark og dertil betalte han told for en ko 1 daler. Han sejlede til Helsingør med koen. Vi kan følge sejladsen med varer fra Falkenberg som mest går til Helsingør og København med kød, smør, køer, kalveskind, tørrede huder, talg og spegelax, men med hvilke fartøjer melder toldbøgerne intet om. Først senere, i året 1643, får vi ordentlig besked. Der er nemlig en liste over told af de lokale skuder efter deres drægtighed:

Niels Gudmandsøns Baad	3 Lester
Svend Andersøns Schude	7 Lester
Madtz Jensøns Schude	6 Lester
Jens Svendzøns Schude	7 Lester
Radtzmus Lauridtzøns Schude	5 Lester
Peder Lauridtzøns Schude	5 Lester
Jens Braads Schude	6 Lester
Mickel Lauridtzøns Schude	6 Lester
Anders Jacobssøns Schude	7,5 Lester
Ole Olsens Schude	6,5 Lester
Johan Madtzøns Schude	5 Lester

Takket være listen ved vi hvad det er for et fartøj. I toldbogen hedder det: *“Den 13. juni ankom Mickel Lauridzøn her af byen fra Rostock fortoldet 3 tdr. øl deraf penge 1 rdl. 1 ort. Den 2. juli ansagde Jens Svendsen her af byen hvis (hvad) hand i sin schude hafver indschibet och fortoldet: ved 8 favne, 80 stöcher spegelax, 120 stöcker halvfax. Den 27. maj ankom Rasmus Lauridzen her af byen fra Aalborrig ansagde hvis hand der i sin schude hafver indschibet nemlig to lester jysk sild som han der ikke havde fortoldet, givet deraf til told efter rollen*

*af tønden 14 skilling”*. I Halland var skuderne altså lige så dominerende som på øerne mod syd.<sup>8</sup>

Østpå i Blekinge, i Sølvitsborg len, fandtes adskillige havne. En af disse var Bokuld. En toldfortegnelse herfra anfører hvilken told som var betalt af de skibe, skuder og både, der havde været i Bokuld fra Phillipi Jacobi dag 1627 til årsdagen 1628. De anførte poster fordeler sig på betegnelserne: skib 1, skuder 46, liden skude 9, liden båd 3 samt *“en liden boiert”* af Malmø. Udførslen fra Bokuld var træ – brændevod, planker og enestager. Fartøjerne udefra kom fra Stubbekøbing, København, Flensborg, Vordingborg, Køge, Bornholm, Nakskov, Malmø og udenrigs fra Rostock og Stralsund. Fra de sidste to byer var der også tale om skuder. Den lille havn Hjorthammer i Blekinge har bevaret toldregnskab fra diverse år. Havnefogeden skriver indforstået og kortfattet i krigsåret 1611: *“Haffver jegh annammit af Oluf Smedt for 6 øg og nøde hand førde 6 rixdaler, noch annammit af hannem for 4 tønner øll han førde hiem 3 rixdaler”*. I regnskabet 1647-1648 er der mere styr på sagen. Tolderen anfører skippers navn, hjemsted, fartøjstype og størrelse, last og mængde og ved udførsel destination. Et eksempel: *“Mogens Nielsen af København ansagt sin skude på 3 lester, indtog 6 favne brendevod igen udi København at forlosse, gav til kongelig Maie-stæt och Cronen pendinge 1 ort”*. I dette regnskab anføres 1 båd og 12 skuder, året efter 9 skuder og 1649-1650 2 både og 13 skuder. Skuderne er atter helt dominerende, men de er ikke

<sup>8</sup> Rigsarkivet, regnskaber 1559-1660, Toldregnskaber, Falkenberg div. år.

#### Betalende fartøjerne i Køge havn i det første årti af 1600-tallet

Fartøjstype	1606-1607	1608-1609	1610-1611	1611-1612
Skib	18 angivelser	31 angivelser	31 angivelser	15 angivelser
Skude	58 angivelser	94 angivelser	75 angivelser	53 angivelser
Færge	2 angivelser	4 angivelser	1 angivelse	7 angivelser
Båd	12 angivelser	5 angivelser	11 angivelser	13 angivelser
Byens pram	1 angivelse			

alene. I småtoldregnskabet 1652-1653 ankommer 27. marts en skipper Laurids Søfrenson af Kiøbenhavn med sin bojert stor 4 læster, d. 15. maj ankommer skipper Olle Rasmussen af Naskov fra Stralsund med sin båd stor 2 læster, og i juli kommer skipper Peder Nielsen af København fra Stralsund med sin kreyert på 20 læster med ballast, herfra blev han med sin kreyert sejlferdig d.12. august med indtaget ladning af kongelig majestæts enestager. Disse enestager blev antagelig brugt bl.a. til at lave nagler til kongens orlogsskibe. Toldregnskaber fra andre mindre havne i Blekinge som Madvig og Pugevig viser samme billede – skuder og både som lastes med enestager, brændevod og andet ved.<sup>9</sup>

Lad os se på en større dansk købstad. Køges havneregnskaber er delvis bevaret og her møder vi i året 1600 foruden skuderne og bådene også en del skibe, som altså her er en type, nemlig datidens store tremastede sejl-skib.<sup>10</sup> Disse kommer fra Holland, Emden,

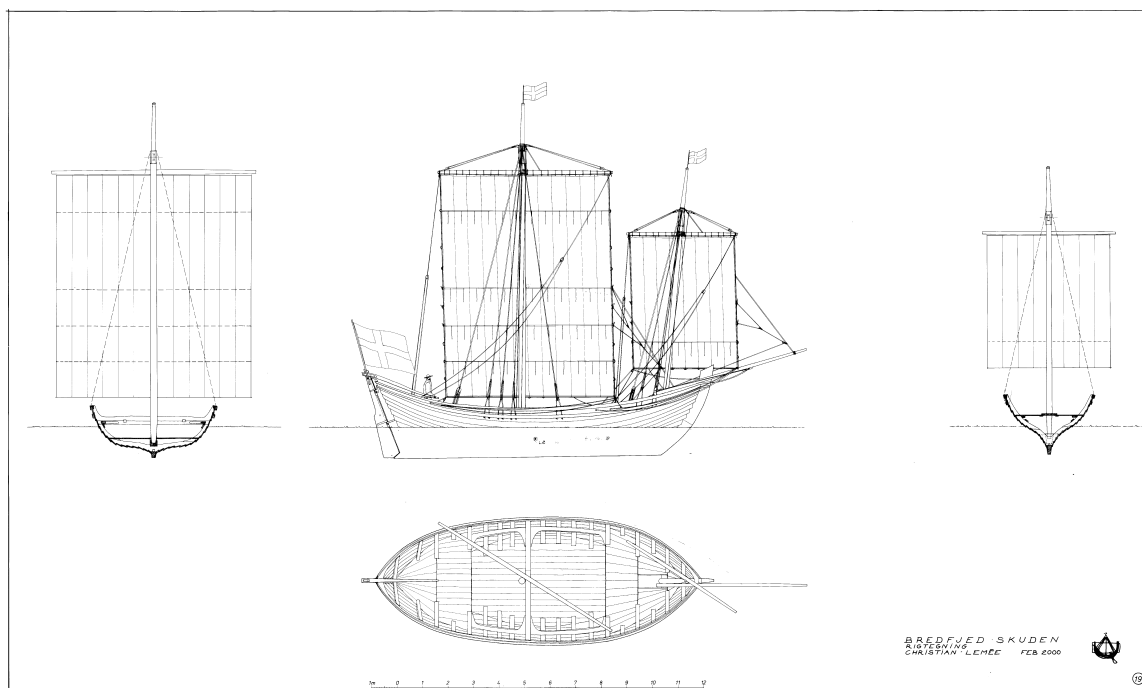
København og Helsingør. Særlig interessant er angivelsen af skipper Johan Falck af Lübeck som betaler for sin jagt 1 mark. En jagt i fragtfart var på dette tidspunkt et særsyn. Det var en ny fartøjstype, som kom fra Holland. Regnskabet giver os desuden den besked at bådførerne og skudeskipperne ofte selv solgte af lasten. “17. juli af Mickel Jørgensøn på Samsø af sin baadt. Han hafde nogen fisk som han løb væk med og kunde ikke sælge. 3. august af Peder Ebbesønn paa Skaffuen for nogen tør fisk han solde och af skuden.” På grundlag af en række havneregnskaber ført af Anders Frandsen er det muligt at opstille skemaet (herover) over angivelserne af betalende fartøjer i Køge havn i det første årti af 1600-tallet.<sup>11</sup>

Længst mod øst viser toldregnskabet for Gotland 1632 at skuderne anløb Visby: “Den 14. juni andkom Anders Larsen af Kiøbenhavn med hans schude paa lester ... tolf”. Havde inde rug 24 tdr. Regnskabet omtaler desuden båd,

9 Rigsarkivet, regnskaber 1559-1660, Toldregnskaber, Sølvitsborg div. år.

10 Rigsarkivet, regnskaber 1559-1660, Havneregnskaber for Køge 1600-1654.

11 Det forholdt sig sådan at en del var fri for at betale for fartøjet, mens andre var fri for at betale af lasten. Det gjaldt f.eks. en skipper fra Lübeck som indførte tagsten for Eske Bilde, mens borgmesterens skib ført af en hollandsk skipper og befragtet af Hendrik Provin i København var fri for lastetold.



Rekonstruktionstegning af Bredfjedskuden.

Tegning: Christian Lemée

Reconstruction drawing of the Bredfjed skuta.

Drawing: Christian Lemée

bojert, krejer og merseskib. Skuderne var også lokale: “Den 14. juli ankomb skipper Lars Sifer-sen aff Visbye med hanns schude paa lester sexten, hafde han fra Riga malt, rug, erter og flesk”.

Skuderne fór altså i de indre danske farvande og langt op i Østersøen. Men hvordan forholdt det sig i Vesterhavet? Ved Listerdyb i Vadehavet skulle fartøjer betale told og for året 1643, hvor et regnskab er bevaret, er billedet at der nævnes følgende typer: skib, krejer, skude, bojert, smakke, båd, kog, galiot og skøjte. De tre sidste anføres dog kun i nogle få stykker. Af de 147 andre fartøjer var der flest smakker (22 %), nogenlunde lige mange skibe, skuder

og bojerter og omkring 10 % krejere og ditto både. Læstetallene viser at krejere i gennemsnit var halvt så store som skibe, mens bojerter målte lidt mindre end krejere, skuder omkring 7 læster og smakker 5 læster. Mindste drægtighed havde skøjter, kog og både, som kun målte en eller et par læster. Vi kan konstatere at skuden også forekom i Vesterhavet, men her var den langt fra så almindelig som i de indre farvande og Østersøen. Den havde vestpå især konkurrence af bojerter og smakker.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Listertolden, året 1643. Rigsarkivet, Danske Kancelli, B. 243b, Diverse regnskaber IV.



### Skudens kendetegn

Hvordan så skuden ud i 1600-tallet? Der er kun få og spredte oplysninger at hente om fartøjets udseende. Beskrivelsen må stykkes sammen af skriftlige kilder, billeder fra samtiden og vragefund. I 1672 omtales i Faaborg en sag vedrørende mangler ved levering af en skude til Rudkøbing. Claus Bertelsen i Rudkøbing var ikke tilfreds med en ny skude som Rasmus Lauridsen i Faaborg havde bygget til ham. Skuden lå ved skibsbroen d.16. maj og der var følgende mangler: snedkerarbejde i begge sider af køjerne, to skabe på hver køje stående for enderne, en madbænk inden for døren, tværs for to brødbænke bagerst og to andre over for disse, desuden sejlkøjen ovenfor ganske tværs over med to luger. Den 21. maj blev samme skude målt af fire skippere og borgere i Faaborg. Den befandtes at være 24,5 sjællandsk alen mellem stævnene (15,5 m).<sup>13</sup> Skudens bredde i sejlbjælken var 8 sjællandske alen (5 m) og kølen fra garneringen til overløbet 3 sjællandske alen og 2,5 kvarter (2,29 m). Skudens længde mellem kældergavlen og kabysgavlen 15 alen 2,5 kvarter (9,89 m). Skudens drægtighed blev fastsat til 13 læster. I denne beskrivelse gives indirekte et billede af fartøjstypens karakteristika. Skuden var kølbygget med to stævne. Fartøjet havde ikke heldæk, men forude og agterude var lagt dæk som blev lukket af skotter, her omtalt som gavle. Derved opstod der i stævn og agterstævn to lukkede rum ca. 2 -2,5 m. lange, som man fra

<sup>13</sup> En sjællandsk alen var 63,26 cm. Ved reces af 31/5 1615 indførtes den sjællandske alen overalt i riget.



Den rekonstruerede tomastede bredfjedsskude SOPHIE under sejl.

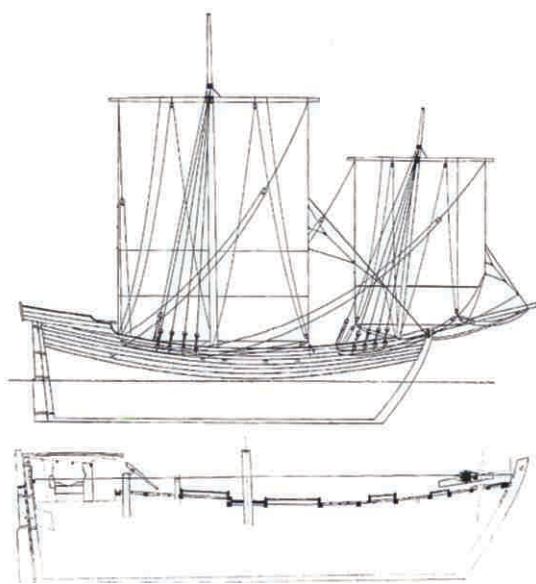
Foto: Middelaldercentret, Nykøbing Falster

The reconstructed two-masted Bredfjed skuta SOPHIE sailing.

Photo: The Medieval Centre, Nykøbing Falster

det åbne lastrum kom ind i gennem døre. Forude var kabysen med aftræk gennem dækket og formentlig også stuverum for ankertov m.v. og agterude lå mandskabslugaret med to køjer og diverse skabe og bænke, samt sejlkøje. Sejlbjælken var den bjælke midtskibs, som støttede masten og her var fartøjets største bredde. Masten stod i en mastefisk på kølen.<sup>14</sup> En episode i den islandske bøsseskytte Jon Olafssons erindringer bekræfter ovenstående. Efter en god mortensaften i 1615 i venners lag

<sup>14</sup> Landsarkivet f. Fyn, Faaborg Raadstuebog, 1672, folio 76.



Rekonstruktion af Stinesmindeskuden.

tegning: Morten Gøthche

Reconstruction of the Stinesminde skuta.

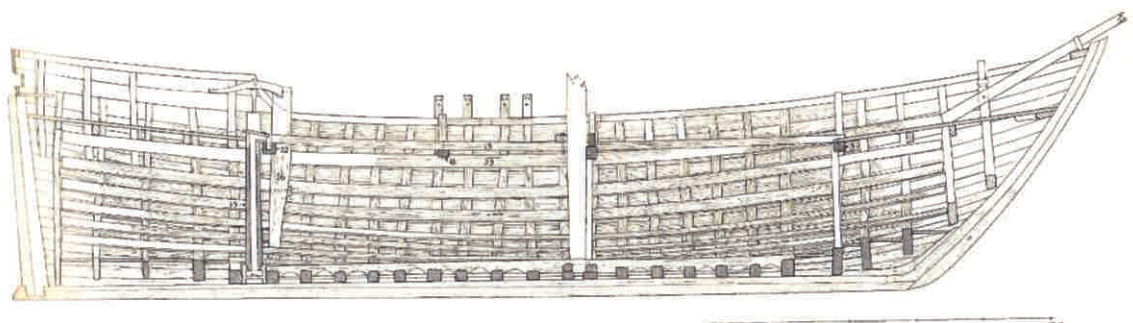
Drawing: Morten Gøthche

fulgtes han med en islandsk student hjemad: *“Paa Hjemvejen kom vi ved Stranden til den Gaard som hedder “Lækkerbiskken”. Der i Nærheden gik Lyset i Lygten ud og i Mørket kunne vi ikke se hvor Vejen gik langs Stranden, hvorfor Finn, som havde gaaet lidt til Siden ikke vidste af nogen Ting før han faldt ned i en Skude lige til Kølen, da den var uden Dæk. Der kom han til at ligge mellem store Sten, men den gode Gud skaanede ham, saa han ikke kom til Skade ... Skipperen, som laa agterude i sin Kahyt, vaagnede og blev underlig til mode, thi han troede vi var ganske andre Folk”.*

De ældste skuder var uden dæk, men i løbet af 1600-tallet fik de fleste dæk. De gamle åbne

skuder var dog stadig i brug i sidste halvdel af århundredet. I 1677-1679 indsendtes i forbindelse med krigen og militære transporter oplysninger om de forskellige byers skibsrum og indberetningerne giver spredte oplysninger om skuderne.<sup>15</sup> I Aalborg meldtes tilbage at der var 18 fartøjer i tolddistriktet. Det bemærkelsesværdige er, at der skelnes mellem skuder og åbne skuder. Af de første var der 11 stykker og af de sidste 3. Anders Simonsen af Løgstør havde en åben skude 9 læster som kunne medføre 14 heste. I Hobro angives en 18 læster skude som kan føre 120 mand, men den har *“ingen foring (dvs garnering) og ikkun halv overløb (dæk)”*. Fra Randers by anføres blandt fartøjerne: *“1 gl. klinch skude dregtig 9 lester tilhørende skipper Jens Nielsen og salig Michel Larsens enke”*. Ud fra bemærkningen må det formodes at klinkbygning af skuder på dette tidspunkt har været ualmindelig. I Ebeltøft bruger man ligefrem betegnelsen *“klincher skude”*. Til gengæld nævnes i Svendborg: *“Erik Jensen en kravel skude drægtig 6 lester”*. Om en anden skude hedder det: *“1 skude dregtig 14 lester tilhører skipper Niels Andersen på Sejro og Jens Pedersen Vintermølle her udi Randers som er ubrugelig indtil den bliver repareret på sejl og redskab item en ny store mast, saasom den gamle er aflagt og borttaget”*. Ud fra de skriftlige kilder kan det konstateres, at 1600-tallets skuder var et eller tomastede. Et stort problem for tolderne og dermed kronen var de mange såkaldte ulovlige havne, hvor

<sup>15</sup> Rigsarkivet, Generalkrigskommissariatet 1675-1809. Generalfortegnelse over skibe i Danmark og Hertugdømmerne 1677-1679.



Rekonstruktion af Kalmarskuden.

Tegning: Harald Åkerlund

Reconstruction of the Kalmar skuta.

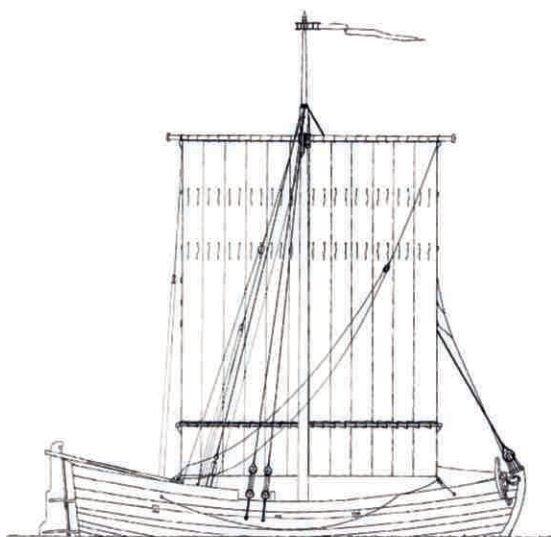
Drawing: Harald Åkerlund

skipperne søgte at unddrage sig told og havnepenge. Men til at stoppe den slags ulovligheder fra skudeskippernes side, havde man et probat middel. I Gåbensø på Falster gav dronning Sophie i nov. 1595 besked om at stoppe den ulovlige skudedefart ved at borttage skudernes sejl og ror fra de formastelige skipperne.

Nybygning af skuder skete lokalt. Fra Rudkøbing anføres: *“Nok (desuden) haver forne Christian Bartram en ny skude, som ikkun er det bare skrog, som der nys er kommen fra bankestokken og hverken master eller udhaling er endnu kommet til”*. Hans Hornemann i Næstved skrev: *“For to år siden lod jeg bygge min skude her for byen, dog siden denne bedrøvelige krig er påkommet har jeg ingen rejser dermed gjort og haver af den årsag, at jeg intet haver, tøvet at eventyre skuden med godset som mine bedste midler ... ellers er min skude 26 alen lang (16,45 m), 16 fod bred (10,12 m) og 3 1/4 alen høj (2,05 m), drægtig 24 eller 25 læster, men er bygget skarp på sejladsen, stikker med sin fulde last 10 fod og når den er ledig 6 fod”*. Skuders drægtighed blev målt i København og læstetallet brændt ind i sejlbjælken. I Næstved

omtales derfor en skude brændt for 12 læster. Skrogets byggemateriale var eg, men skuder bygget af fyrretræ forekom: *“Skipper Søfren Andersen haver en skude som er en fyrblass drægtig 10 læster, hedder det fra Svendborg. Dybgangen for en skude var f.eks. for en 14 læster skude 8 fod (2,53 m), en 10 læster ditto 7 fod (2,21 m) og en 6 læster 6 fod (1,92 m)”*. Skuderne havde garnering. Fra Odense meldes om en skude, som havde en gammel garnering, som skipperen måtte lade *“fliche och stoppe”* inden der kom korn i. Fra samme by meldes om skuden *“ST. ANNE”* 12 læster hvor garneringen mestendels er *“istøckertraaden”* af heste og skal fornys.

Ankre og solide ankertove var uundværlige også for skuder. Jens Pedersen i Odense førte en skude ladet med korn fra Kerteminde og agtede sig til Norge men mistede sit anker i en storm på Kerteminde red. Han løb så med sin ladning til Nyborg og lagde sig ind i Slipshavn. Her lå andre skuder, bl.a. en fra Fredericia som agtede sig til Wismar, men på grund af vintrens strengthed lå i Slipshavn, som var en fortræffelig naturhavn. Når skuderne var tomme



Rekonstruktion af Klimskuden.

Tegning: Morten Gøthche

Reconstruction of the Klim skuta.

Drawing: Morten Gøthche

og ventede fragt lå de for anker ud for byen. Skuderne i Ebeltøft lå i vigen. Om en skude fra Nysted skrives: Den kan føre 50 mand, men ingen heste, til den findes ikke anker, ingen storsejl eller båd. Båden var en nødvendighed for skuderne, en betingelse for at komme i land og eneste redningsmiddel hvis skuden sank. Besætningen på en skude målt til 12 læster var skipper, to bådsmand og en dreng. En skude målt til 4 læster førtes af skipper, bådsmand og dreng. En gammel Svendborgskude på 6 læster var på rejse til København, men på grund af havari på mast og sejl måtte den begive sig tilbage igen. Besætningen var en skipper, en gammel mand og en dreng.

Der blev lastet og losset fra skibsbroen, men små skuder kunne også lastes og losses på stranden med godt vejr. De skuder som sejlede på Norge fra kystpladser i Thy og Vendsyssel og fragtede trælast og korn måtte ofte drages på land. Fra toldereren i Hjørring hedder det 1667: *“De slæber deres skuder som en fiskerbåd på den tørre strand, hvortil skal bruges 16 a 18 karle, når de skal have dem ind eller ud”*.<sup>16</sup> Skuderne havde i øvrigt nederst i stævnen et hul, som man kunne fæstne landdragnetstøvet i, når de skulle landsættes. De åbne skuder var velegnet til at fragte levende kvæg, samt heste og folk, og blev derfor også brugt i færgefarten. Derimod var andre skuder uegnede til den slags f.eks. havde Laurids Tommesen ved Sønderborg en skude drægtig 22 læster, bygget med *“købmandsluger, bedst bekvemmet til at føre folk eller korn”*. På Sejro var 7 skuder som alene brugtes til fart på Jylland – Mariager Fjord formentlig – efter kalk. Fra Nykøbing Mors indberettes bl.a. om to gamle vragskuder, d.v.s. skuder brugt til drivgarnsfiskeriet efter sild i Limfjorden. Skuderne blev lagt i vinterhavn dér hvor naturforholdene var gunstige. Det kunne undertiden være langt hjemmefra som f.eks. de fire Læssøskuder, der i 1678 lå i vinterhavn ud for Nykøbing Mors. I Sæby lå til gengæld flere skuder fra Løgstør. En del havde ligget 2-3-eller 4 vintre på grund af krigen og mangel på folk og var om sommeren fulde af vand, så de ikke var brugbare til kongens tjeneste. *Danske Lov* 4 bog-3 kapitel-artikel 21 gi-

<sup>16</sup> Sandskude, artikel af Poul Christensen i *Historisk årbog for Thy og Mors*, 1973, side 423-434

ver endnu en oplysning om skudernes brug. Det hedder: *“Kommer noget Skib paa Grunden og Skipperen kand bekomme Skuder och Pramme at losse Godset udi, og lætte Skibet af Grunden ...”*

En gennemgang af fortegningerne fra 1677-1679 viser at skuderne stadig var dominerende. Der var dog tilkommet nye typer som smakke og galiot, begge af nederlandsk oprindelse. Billedet var meget forskelligt fra by til by. I Ebeltøft dominerede skuderne, idet byens fartøjer talte 1 krejert og 24 skuder og i Kersteminde var 10 skuder hjemmehørende. Oppe i Skagen fandtes ikke en eneste skude, men kun små jagter mellem 4 og 1,5 læster – i alt 11 stykker. Det anføres, at fire jagter med deres fiskeladning var borttagne af svenske kaperer under krigen. I Vadehavet var smakker almindelige. Ribe havde 3 smakker og Varde 2 smakker, en kag, 3 skuder og 2 både. På samme måde skiller overfartsbyerne Nyborg og Korsør sig ud ved at have mange postgalioter, færgesmakker, galioter, smakker og jagter og kun få skuder. Om 5 langlandske skuder, 1 galiot, 1 smakke og 2 jagter samt en båd anføres at man ikke kan angive hvor mange heste eller folk de kan medtage, da de aldrig tilforn dermed havde været befragtet. Et udsagn som næppe ville holde for en nærmere undersøgelse, for de mindre fartøjer blev utvivlsomt flittigt brugt i færgefart på Tåsinge og Svendborg.

Også kongen anvendte skuder. Under den skånske krig befragtedes mange skuder og nogle blev endda lejet til flådens brug. Det gjaldt f.eks. fire meget store skuder fra byen Stolpe i Pommern. De målte alle omkring 60 læster og blev bemanded med kongens folk. Besætning

var 12 mand, nemlig skipper, styrmand, tømmemand og 9 matroser. Skuderne måtte repareres og af regnskabet fremgår, at der var en aflåselig hytte og en kabys om bord, at man brugte kompas og timeglas, at kabysen havde en kobberkedel, kobberpote og ildtang, at der var indrettet aflåselige kistebænke i skuden, at man havde bluslanterne og håndlygter, at man havde en pumpe og desuden øsekar, og at i alt fald to af skuderne havde mesanmast. Disse skuders størrelse taget i betragtning er der formentlig tale om store tremastede flodfartøjer, der blev brugt i de mecklenburg-pommerske Haff-områder. Grundet deres lighed med danske skuder er de blevet rubriceret som skuder. Hvilke transportopgaver søetaten har brugt dem til er uklart.<sup>17</sup>

Opgørelsen for kongens egen by bekræfter skudernes dominans under Skånske krig.

København januar 1678:

Skibe	27
Krejere	7
Skuder	60
Galioter	16
Jagter	3
Ukendte	3

Claus Møinichsen har i 1686-88 malet et oliemaleri af den danske landgangsflåde i 1676 på vej mod Rå lidt syd for Helsingborg. Der over-

17 Rigsarkivet. Generalkommissariatet (Søetaten), Diverse dokumenter ang. leje, reparationer og andre omkostninger vedr. 4 skuder fra Stolpe ( ved Anklam på Peeneflodden) 1676-1679. De tre master i et fartøj benævnes almindeligvis set forfra fokkemast, stormast og mesanmast.



Claus Møinichsens oliemaleri af den danske landgangsflåde ved Rå 1676. Møinichen var født i København ca. 1660 og malede 1686-1688 en række oliemalerier med scener fra Skånske krig (1675-79) til audiensgemakket på Frederiksborg Slot.

Foto: Lennart Larsen, Det Nationalhistoriske Museum, Frederiksborg



The oil painting by Claus Møinichsen depicts the Danish fleet ready for a landing operation at Rå, Sweden in 1676. Møinichen was born in Copenhagen around 1660. From 1686 to 1688 he completed a number of oil paintings with scenes of the war between Denmark and Sweden in 1675-79, intended for the reception chamber at Frederiksborg Castle.

Photo: Lennert Larsen, The Museum of National History, Frederiksborg



Skude, oliemaleri på urskive i Vester Vandet kirke i Nordjylland

Foto: Vester Vandet Kirke

Skuta. Oil painting on a clock dial in the church of Vester Vandet in northern Jutland.

Photo: The church of Vester Vandet

førtes 15.000 mand på 314 fartøjer. Fartøjerne er ikke særligt detaljeret gengivet, men de ses under sejl og det er muligt at skelne forskellige fartøjstyper. Forrest løber de store orlogsskibe og derefter følger de mange handelsfartøjer som blev benyttet. Gaffelriggede og smakkeriggede fartøjer ses – det er bojerter, galioter, smakker og jagter – men de råsejlsriggede fartøjer dominerer. De er næsten alle tremastede med et latinersejl på mesanmasten. En del af disse råsejlere har agterspejl og kastel og må tolkes som små krejere. Andre har tydeligvis agterstævn med hængt ror og må anses for at være datidens skuder. Hvis billedet taler sandt, så var skuderne i sidste halvdel af 1600-tallet altså tremastede. Bagerst i flåden kommer rofartøjerne, både af forskellig størrelse.

Skudens kendetegn kan opsummeres således: Oprindeligt et klinkbygget senere kraelbygget, fartøj med spanter. Skroget var kølbygget med to stævne, en ret agterstævn med hængt ror og en let krum udfaldende forstævn. Fartøjet blev styret med rorpind. Skuden havde ikke fuldt dæk, men var åben midtskibs, med rum for og agter. I løbet af 1600-tallet fik skuden dæk. Sejlføring var oprindeligt en mast med enkelt råsejl, senere to master med hver et råsejl og til sidst tre master med råsejl på de to forreste og et latinersejl på masten agterude.

### Ikongrafiske kilder og arkæologiske fund

I Norden findes ikke fra 1600-tallet kobberstik med typologiske rækker af fartøjsgengivelser, som de kendes fra Nederlandene og i de følgende århundreder også i Norden – f.eks. svenskeren af Chapmans: *Architectura Navalis Mercatoria* fra 1768. Imidlertid optræder på samtidens søkort og byprospekter gengivelser af fartøjer som har skudens karakteristika. I kobberstikket *Hafnia Metropolis* fra 1611 ses et fartøj med dæk for og agter samt en pælemast med råsejl (se side 8). Fartøjet må tolkes som en lille skude under sejl i havnen. Man bemærker den rette agterstævn, hvorpå roret hænger. På et prospekt af Kronborg fra Braunius og Hogenbergs store værk om Europas byer, *Civitas Orbis Terrarum*, trykt i Amsterdam 1572-1618, (se side 9), ses et etmastet fartøj ved skibsbroen. Det har råsejl og en pælemast og et forhøjet halvdæk agter, som giver bedre plads i kahytten. Et andet prospekt af København, udført 1650 af den hollandske kobberstikker Hugo Allard, (se side 9), viser et



etmastet fartøj med pælemast, råsejl, ret agterstævn og uden dæk.

Skuderne kunne som anført også være tomastede og de kunne have dæk. Det bedste billede af en dansk skude er nok at finde på et oliemaleri af Kronborg fra omkring 1620 tilskrevet hollænderen Hendrick Vroom. Denne skude løber sydpå i Sundet med en last af levende kreaturer (se side 10). Det er et klinkbygget, bredmavet fartøj med krum forstævn og ret agterstævn og et flagspil med dannebrog sat på rorhovedet. Der er ikke dæk men agter et halvdæk, hvorpå rorgængerer står. Fartøjet har to pælemaster, som står staget fremover, dvs. peger skråt fremad, begge er med råsejl og forrest et kort bovspryd. Den tomastede skude genfindes på Hugo Allards kobberstik af København, udført 1650 og her ses skuden at have dæk (se side 11).

Flere af de vrage, som igennem de sidste hundrede år er blevet fundet og opmålt, bekræfter skudens eksistens. På Lolland, hvor skuderne, som vi har erfaret ovenfor var talrige, er i det som engang var Rødby Fjord fundet et vrage. Bredfjedsvrage kaldes det efter fundstedet (se side 14). Fartøjet er 13 m. langt og 5 m. bredt og bygget med klinkede bord på spanter af egetræ. De dendrokronologiske prøver viser, at fartøjet er søsat omkring år 1600. Fartøjet har de karaktertræk som kendetegner en skude. Bredfjeds skuden har været tomastet med to råsejl og med dæk. Der er lavet en rekonstruktion af skrog og rigning, og på Fejø har man desuden bygget det rekonstruerede

fartøj i fuld skala.<sup>18</sup> SOPHIE, som rekonstruktionen er døbt efter enkedronningen på Nykøbing Slot, kan i dag beses på Middelaldercentret ved Nykøbing Falster (se side 15).

I Mariager Fjord ud for lokaliteten Stinesminde blev fundet et vrage, der også har skudens særpræg. Dette vrage er velbevaret og 20 meter langt, 5,9 m. bredt og 2,7 m. dybt. Til forskel fra Bredfjeds skuden er Stinesmindes skuden kravelbygget, dvs. plankerne ligger kant mod kant, men også denne skude er tomastet med råsejl. Den har heldæk og fire dæksluger, agterude er kahytten anbragt i en overbygning, (se side 16). Dateringen sættes til ca. 1640.<sup>19</sup>

Endnu et veldokumenteret vrage af skudetypen fandt man i Kalmar, da man i 1932-34 tørlagde slotsfjorden i forbindelse med restaurering af Kalmar Slot. Ved den lejlighed dukkede en række vrage op. Et af dem, vrage nr. V, har samme fremtoning som ovennævnte vrage og må tolkes som en 1500-tals skude. Skrogets længde er 13,5 m., bredden 5,6 m. og dybden 2,4 m. Skroget var klinkbygget med to stævne – forstævnen udfaldende og agterstævnen ret. Kalmars skuden har været etmastet (se side 17). Vraget er dateret til før 1570-erne.<sup>20</sup>

I 1976 blev et vrage fundet på Vestkysten ved Klim Strand. Vraget er nu omdøbt til Pedersbækvraget. Lidt over halvdelen af vrage var bevaret og det blev opmålt og en rekon-

18 Skibsbyggeri og søfart i renæssancen, *Maritim Kontakt* 2006

19 Morten Gøthche: *Stinesmindeskibet, et vrage fra renæssancen*, Hikuin 18, s. 149-179, Højbjerg 1991

20 Harald Åkerlund: *Fartygsfunden i den forna hamnen i Kalmar*, Uppsala 1951, s.68-80.

### Københavns fartøjer

<b>Fartøjstype</b>	<b>1717</b>	<b>Læster</b>	<b>1727</b>	<b>Læster</b>
Skibe	27	1263	25	1472
Krejterter	37	751	15	309
Galioter	64	1064,5	34	604
Skuder	17	192,5	1	14
Jagter	29	195,5	29	160,5
Smakker	2	43	1	19
Færger	4	7,5	3	10,5
Hukkerter			1	42
Tjalker			1	14

struktionstegning udarbejdet, (se side 18). Der er tale om et klinkbygget fartøj af eg, ca. 11 m langt, med dæk og kahyt agter – en sandskude, som ifølge dendrokronologisk datering er bygget af norsk træ mellem 1660 og 1674.<sup>21</sup> Der er på centret Han Herreds Havbåde bygget en rekonstruktionsmodel.

### Skuderne går af brug

Skuden var i 1600-tallet det mest benyttede fartøj i indenrigsfarten. Dens fordele var mange. Den kunne takket være sin ringe dybgang tage sig frem overalt i de grunde danske farvande, den var med sin køl og sin bredde en god sejler med stor stabilitet, den var velegnet til de mindre laster, som man havde i datiden og derfor økonomisk i drift, den kunne byg-

ges lokalt og med forhåndenværende materiale, oftest eg. Den havde en enkel rigning som var nem at håndtere. Besætningen var lille: 2-5 mand. Som alle andre fartøjer var skuden under løbende forbedring og forandring. Med to master blev den lettere at få på ny halse og lettere at rebe med tiltagende vindstyrke og med krav om større lasteevne blev skuderne større og de blev forsynet med tre master og som noget nyt et latinersejl agterude, hvorved den kunne sejle højere til vinden.

Hvornår gik skuderne af brug? Det skete inden for en menneskealder i 1700-tallets begyndelse. Albert Olsen giver i *Danmarks Søfart* tal for Københavns fartøjer (se tabellen herover).

På før omtalte af Chapmans kobberstukne tavler fra 1768 af datidens handelsskibe findes ingen gengivelse af en skude.

Skuden blev i første halvdel af 1700-tallet erstattet af jagten og galioten. I øvrigt var skuden ikke det eneste fartøj som gik af brug. Det gjorde bojerten og krejerten også. Helt for-

<sup>21</sup> Se *Hilsen fra søens folk*, Maritim Kontakt XXIV, Morten Gøthche: Fra skude til slup, s. 100. Der findes flere vrage som muligvis er skuder. Sebbesundvraget fra ca. 1600, Aggersundvraget og vraget i Genner Bugt. Ved Amager Strandpark blev i 2004 fundet et vrage af et mindre fartøj fra ca. 1560-1570.

svandt skuden dog ikke. På handelspladserne ved stranden i Thy og Vendsyssel holdt man fast i skuden, fordi den var velegnet til landsætning på den åbne kyst. Vester Vandet kirke har et ur med billedet af et fartøj (se side 22). Uret blev foræret kirken i 1754 af en kreds af lokale skudeskipper, så mon ikke vi ser en sandskude? Billedet er ikke detaljeret, men fartøjet er med krum udfaldende stævn, bred bov og synes at være uden dæk midtskibs. Rigningen er som på de sene skuder tremastet med råsejl på de to forreste master og et latinersejl på mesanmasten. Handlen fra kystpladserne til Norge ophørte i begyndelsen af 1800-tallet. I brødrene Stibolts tegningssamling af alle slags *Skibe, Fartøyer, Baade og Joller* fra 1768 gengives en skude agtenfra. Det er en ringe tegning, men fartøjet ses at være tremastet med råsejl på de to forreste og et mesangaffelsejl.<sup>22</sup> I Koefoeds store *Danske Søordbog* fra slutningen af 1700-tallet nævnes skuden overhovedet ikke.<sup>23</sup> Skuden var de facto ude af billedet og blev en lidt nedsættende fællesbetegnelse for gamle fartøjer.

Hvorfor forsvandt skuderne? Kilderne er tavse også på det punkt. Der var givetvis mange årsager. Men ser man på dens afløser, så er det påfaldende, at disse var forsynet med en rigning med smakkesejl eller gaffelsejl samt stagfok – sejladmæssigt en forbedring i forhold til skudens råsejl. Råsejlet holdt sig en tid

---

22 Se Jeppesen og Lorentzen: "To skibstegnere fra 1700-tallet", artikel i *Maritim Kontakt* 12, 1988.

23 Ordbogen er udgivet af Handels – og Søfartsmuseet på Kronborg i serien *Søhistoriske Skrifter* som nr. XVII, i 1993

lang på de større skibe, i 1800-tallets brigger, men blev også i disse skibe efterhånden erstattet af gaffelsejl. En anden forskel var drægtigheden – skudens spidse facon imod stævnene gav mindre plads end galiotens mere kasseformede skrog og jagtens spejlbyggede agterskib.

### Skudens oprindelse

Vi kan fastslå hvornår omtrent skuden som fartøjstype gik af brug. Et andet spørgsmål er: Hvornår og hvor opstod skuden? Svaret kræver omfattende undersøgelser, så her skal kun antydes et svar.

I 1500-tallet var skuden velkendt. I Christian den III's rentemesteregnskaber forekommer skuden to gange i 1557-1558. Begge gange i forbindelse med afregning for fragter. Den 10. juni 1512 skrev Christian d. II til lensmanden på Københavns Slot Eske Bilde: "*Wig bede gerne atw vilt fly oss enn skwdhed fwldt med kalckesteen ther viidh Saltholmen meth thet allerførste...*"<sup>24</sup> Og 1500-tallets skude er afbildet i Helsingør Bys segl dateret 1498 (se side 26). Man bemærker pælemasten med vant og stag, det klinkbyggede skrog samt den rette agterstævn med det hængte ror.

I 1400-tallet forekom skuden også. Fra ca. 1470 findes en vedtægt vedr. stettinernes forhold på Dragørlejet, heraf fremgår at skuder blev brugt ved fiskeriet. På middelalder platysk hedder det schute. I §26 kan man læse: "*Vortmehr schal ock nene schute manck den pramen liggen, und ok scholen nene schuten leichten sonder de pramkerles by einer lodigen march.*"

---

24 Se Kbhvn. Diplom. VI. 7.



Helsingørs bysegl 1498.  
Foto: Helsingør Kommunes Museer

The seal of the city of Elsinore, 1498.  
Photo: Municipal Museums of Elsinore

§ 27: *Vortmehr so schal nene schute gevestet werden an de anderen, averst ein jeder schal sulven sin anker setten; ock scholen se nene wege tholleggen edder beslan.*<sup>25</sup> De fartøjer som benyttedes i forbindelse med fiskeriet ved Øresundslejerne var skibe, skuder og pramme.

I dokumenter fra 1300-tallet forekommer flere omtaler af skuder. I en reces fra hanse-dagen i Lübeck d. 1. marts 1394 anføres i en

25 Chr. Nicolaisen: *Amagers historie*, Bd. 1, s.133 ff. Note vedr. Stettinernes Forhold paa Dragørlejet, DHF 1981. Ydermere skal ej heller nogen skude ligge mellem prammene, og ej heller skal en skude laste, det skal derimod pramkarlene for tilbørlig betaling. – Desuden skal ingen skude ligge fastgjort til en anden, men hver skude skal selv sætte sit anker, ej heller skal de lægge til uden forlov.

beslutning om at sende en hanseatisk flåde til Øresund: “Also dat de van Lubeke scholen utmar-ken vi coggen gemannet mit guden wepeneren dat ist o vorstande c gewapent in eneme iewlken coggen und to iewelkeme coggen scholen wesen i schute und i snicke ...”<sup>26</sup> At der er tale om fartøjstyper bekræftes af at byen Kampen i Nederlandene skal stille med 2 kogger og “4 rynschepen” – dvs. Rhinskibe. I 1380 omtaler et dokument fra Dalby kloster “scutæ” og et testamente fra 1377 på vegne af Trugillus Olavi nævner også ordet “skutæ”.<sup>27</sup>

Med hensyn til middelalderlige skudevrag, så forekommer de også. I det der engang var Bøtø nor på Falster fandt man i 1988 ved Gedesby et velbevaret vrag som blev udgravet, opmålt og rekonstrueret. Dendrokronologiske prøver viser at byggeåret ligger mellem 1320 og 1350. Fartøjet var 12,5 m langt, klinkbygget, med ret agterstævn og udfaldende forstævn, bredden var 5 m og fartøjet har haft en mast. Det har været åbent, dog tyder naglehuller i agterskibet på, at der har været et dæk eller en platform agterude.<sup>28</sup> Der er lavet en kopi af det rekonstruerede fartøj og gennem en år-

26 *Diplomatarium danicum* 4.rk,bd v, 1393-1395, s. 143. Teksten findes på dansk i 4 række, bind: “At de fra Lübeck skal udruste 6 kogger, bemanded med gode krigere således at forstå 100 bevæbnede på hver kogge og til hver enkelt kogge skal der være en skude og en snekke ...”

27 Se Langebek: *Scriptores* bd. VII, s. 464 Item emit quandam nauem dicitur scutæ pro L marcis puri pro ceteris instrumentis dicte navis. Samt Kr. Erslev: *Testamenter fra middelalderen*. s. 146. Item delicta consorti mee x marchas puri cum nave dicta skutæ.

28 Vraget publiceret af Jan Bill i *Nationalmuseets Arbejdsmark* 1991, s.188-198

række foretaget sejladsobservationer som viser, at Gedesbyskuden er velsejlende, koven-der eller stagvender lige godt og med sin bre-  
de facon bjærger sig vel i søen. Kopien hedder  
AGNETE og er bygget for Middelaldercentret  
ved Nykøbing F. og søsat i 1995.

Fra midten af 1200-årene findes blandt vragene fundet ved Kalmar et skudelignende fartøj. Det er vrage I. Det bedst bevarede af alle vragene ved Kalmar Slot, et lille fartøj, godt 11 m langt, 4,5 m bredt og omkring 2 meter dybt. Skroget er jernklinket og spantebygget. Der var spor af dæk for og agter, men intet dæk midtskibs. Forstævnen var let krum og udfaldende, mens agterstævnen var ret og let udfaldende og med ror. Bemærkelsesværdigt er det at sejlbjælken og to andre bjælker var ført igennem øverste bord. Derover lå to skvætbord, dvs. bord opsat over lønningen. En række lavere siddende bjælker har også været gennemstukne, men bordene er omhyggeligt lukket, hvilket kunne antyde at konstruktionen var svær at holde tæt. Det ses at fartøjet kun har haft en mast, som antages at have været en pælemast med et råsejl. Desuden fandtes en spiltromle om bord. Dette fartøj er rekonstrueret og i 1995 byggede Marinemuseet i Karlskrona en kopi af skuden i fuld skala (se side 28). Den kan ses i Kalmar havn. Et jævnaldrende skudevrag findes på Falsterbo Museum. Det drejer sig om et ca. 13 meter langt klinkbygget fartøj, bygget i eg på eg og fundet i stranden ud for museet i 1932. En dendrokronologisk undersøgelse udført af Nationalmuseet godtgør at fartøjet er bygget omkring 1265.



Rekonstruktionen af Gedesbyskuden, AGNETE, under sejl.

Foto: Middelaldercentret, Nykøbing Falster

The reconstruction of the Gedesby skuta, AGNETE, sailing.

Photo: The Medieval Centre, Nykøbing Falster



Rekonstruktion af Kalmarskuden i havnen i Kalmar.  
Foto: Kalmar Turistbyrå

Reconstruction of the Kalmar skuta in the harbour of  
Kalmar.  
Photo: Kalmar Turistbyrå

Vi finder også skuden omtalt i de nordiske sagaer. I *Fornmanna sögur* publiceret i København 1829-30 skelnes mellem langskib og skude – skuta, som det hedder på oldnordisk: "... *konungr for med 7 langskip ok skuta hit atta ...*", og senere i samme tekst: "... *hafdi 5 langskip ok skutur 13*".<sup>29</sup> Skuderne var af forskellig størrelse – nogle omtales som småskutur. Deres anvendelse spændte fra transportskibe, f.eks. omtales en med våben lastet skuta, og til krigsbrug. Eigils saga nævner: "... *hafdi skutu ok a 30 manna og Asmundr hafdi skutu ok a nærr 30 manna, ok vel vapnadir*". En rodrarskuta blev anvendt til færgebrug og fiskeri.

Blandt de islandske håndskrifter findes i Snorre Sturlasons yngre Edda såkaldte thulur, ordremser fra 1200-tallet. De brugtes i forbindelse med skjaldedigtning og til faktuel indlæring. Flere ordremser behandler skibe og skibsdeler og en thulur hedder "Skipa heiti". Heri omtales de forskellige skibstyper. Remsens første strofe oversat til dansk lyder: "Nu skal jeg sige hvad skibene hedder: Ark, æring, askeskip, sæderummer, skeid (langskib), **skude**, skib og *Skibladnir*, nór (færge), *Nagelfar*, snipe, snekke. De kursiverede tolkes som skibsnavne og har sikkert en mnemoteknisk forklaring. En anden ordremse hedder "Heiti a skipi" og her optræder ordet "skutr".<sup>30</sup>

29 Hjalmar Falk: *Fornnordisk sjöfart*, oversat til svensk og udgivet af Båtdokgruppen 1995. Falk, der var norsk sprogforsker, publicerede sine studier i 1912 i det tyske tidsskrift *Wörter und Sachen*. Se side 114 f.

30 Gösta Bågenholm: *Ett medeltida sjöleksikon från Island*, Båtdokgruppen, Skärhamn 2002.

På baggrund af de mange belæg for ordet skuta/skude må det antages, at skuden er af nordisk oprindelse og ikke nederlandsk eller tysk. Den teknologiske udvikling i Norden var især i 15- og 1600-tallet præget af nederlandske innovationer, hvilket også satte sig varige spor i den maritime sprogbrug. Men ordet "schuit" må, jævnfør ovenstående, ses som et nederlandsk lån fra oldnordisk. Første gang scuta forekommer i det flamske er 1163, mens det oldnordiske skuta er af ældre dato.<sup>31</sup> At ordet skuta, schuit, schute beskriver samme fartøj er der enighed om, men sprogforskerne er uenige om ordet skutas oprindelse. Nogle mener at skuta henviser til formen på stævnen, jvfr. skuti – som på islandsk er en fremsprængende klippeafsats. Andre forskere mener at ordet kommer fra skutr, flertal skutur, som tolkes som lukkede rum i henholdsvis for- og agterskib – dvs. stævnum.<sup>32</sup> Den sidste forklaring er den mest lovende, for dermed fremhæves et af skudens oprindelige karakteristiske træk. Det giver også mening i forhold til de andre nordiske fartøjer, som for flertallets vedkommende var åbne.

Angående senmiddelalderens søfart og skuderne er der flere store uafklarede spørgsmål. Betød hansestædernes økonomiske magt og brugen af koggen en markant tilbagegang for dansk skibsbygning og søtransport? Var der tale om et teknologisk brud med den nordi-

31 Falk op. cit. s.116 anfører 900-tallet. Første skriftlige belæg er i *Heimskringla*, se III 327, fra 1130-1140

32 Dette er den nyeste tolkning, fra 1989, af den norske forsker Asgeir Blöndal Magnusson.

ske skibsbygningstradition? Den fortsatte eksistens og udvikling af skuden synes at benægte teorien om et brud. Hansaens indflydelse var stærk i 13- og 1400-tallet, men selv om koggen overtog føringen som det store fragtskib og som krigsfartøj, så forsvandt skuden ikke. Hansaens egne byer gjorde såmænd brug af skuden. Denne fortsatte sammen med båden som det vigtigste mindre fartøj i Østersøen pa-

rallelt med koggens fremgang, ja den overlevede endda koggen med flere hundrede år.

Der er meget mere at efterforske om skuden, men her slutter farten foreløbig i håbet om at den nordiske skude efterhånden sejler ud af de tågebanker, der har skjult den. I den sags tjeneste kunne et nordisk skudetræf for sejlene kopier jo være en god idé, ligesom nybygningen af flere rekonstruerede skuder.



Ole Mortensøn

## The long forgotten SKUTA

### SUMMARY

It is not rare to observe that words used in everyday life long ago disappear or change their original meaning. Such is the case with the Danish maritime word *skude* – skuta. It is still well known and used either to describe any little old vessel and it has a slightly derogative ring. In literature the word has been used for women of a somewhat voluptuous appearance. The word skude is often found in the sources of maritime history, but in maritime history it has been dismissed as a name for a certain type of vessel. In 1919 Henrik Beering Lisberg wrote the first maritime history of Denmark and in his outline of the different types of vessels used in Danish waters the skuta is not mentioned, whereas others such as the *bojort*, the *evert* and the *smak* are. In his opinion the many names could not be understood as names of actual different vessels in times, when shipbuilding and rigging was so simple and rudimentary! The rebuff of the existence of many different types of vessels in the renaissance has been tenacious and the latest Danish maritime history from 1997, though accepting the existence of different types of vessels, explain the skuta as a category of size and not a specific type. The author of this paper has in his book *Renæssancens fartøjer*, argued that the skuta was a specific type and furthermore was the most popular type of vessel in those days.

The reason why the skuta has been forgotten is that no one has ever described it. It disappeared before the time of the encyclopedias. But this goes for other types as well – e.g. the *krejer*. However the name skuta is to be found in numerous sources of the 17th century – especially in the lists of harbor fees and shipping duties. Looking at these lists it is clear, that the skuta was common in all Danish waters. We find it listed in harbors in the Western Baltic, the Great Belt, the Sound, and the Kattegat and also at the North Sea. The skuta is not the only, but the dominant type. It goes along with the ship

and the boat and occasionally the *bojort* and the *smak* and the *krejer*. From Nyborg, at the Great Belt, the duty lists of 1627, 1628 and 1629 mention skuta, but also the boat and the ship, of which most came from the Netherlands. Looking at Nysted on Lolland, a Danish owned *bojort* is mentioned. In Halland and Blekinge, at this time still belonging to the Danish crown, the lists most frequently mention skuta, and skutas are also arriving from harbors in Northern Germany and Gotland. The skuta seems to be less predominant in the North Sea. It has hard competition from the *smak*, the *krejer*, the *bojort* and the *kog* presumably because of the proximity to the Netherlands, the origin of *bojort* and *smak*. The duty lists usually mention the skipper, the homeport and the measurement in lester (one lester is approx. 2 tons) and sometimes add the cargo. The skutas varies from 2 lester up to 25 lester and would carry all sorts of goods from firewood, timber, bricks, livestock, hides, grain, salted and dried meat and fish to furniture, shoes, hats, beer, wine and they quite often transported the kings soldiers or cavalry.

No description of the skuta has till now been found, but from the written sources it is possible to deduct some characteristics and in engravings and oil paintings we can recognize the type. The skuta was keel- and clinker built, had no deck, but small rooms in the stem and the stern, used for stores and bunks. It had a pole mast and a square sail. The stem wood was convex and the stern wood was straight, leaning a bit aft, and had a hung rudder with a tiller. From this prototype the skuta developed during the 17th century to become a square sails rigged, two masted, carvel-built craft with deck and ended up as a small three masted craft. In the 18th century it disappeared and was finally sailed under the name of sandy skuta from the shores of Northern Jutland to and fro Norway. The skuta is also well documented

in the wrecks, which have been found and excavated in the 20th century. The most important being the Kalmar wrecks, no.1 and 5 (1930's), the Falsterbo wreck (1932), the Gedesby wreck (1985), the Bredfjeds wreck (1993), the Stinesminde wreck (1974) and the Pedersbæks wreck (1976). They cover the period from 1250 to 1700.

Scanty information seems to indicate that the skuta is of Nordic origin. It is mentioned in sources from Iceland from early medieval times and may be dating

back to the 10th century. The skuta has been long forgotten, but now everything seems to indicate it is being reclaimed as the most handy and efficient little vessel in Danish waters and the Baltic, trading for centuries. Replicas of the wrecks of the skuta have been built in Denmark and Sweden and sailing these has proved the vessels to be seaworthy and sturdy and also able to tack as their ancestors the vikingships.