

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

B. U. H.

BIBLIOTHEK

Carl Hansen:

Vejledning til at kende
Sejlskibe.

1896.

Tekn. Spec.
Kilobyggen
4.

OVERFORT
FRA
UNIVERSITETSBIBLIOTEKET
TIL
TEKNISK BIBLIOTEK

629.123.1

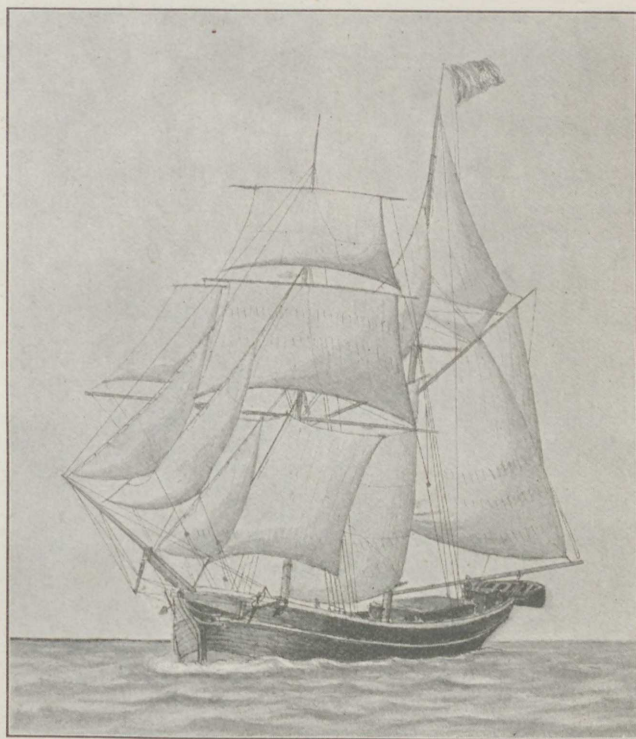
dl.

VEJLEDNING
TIL AT KENDE
SEJLSKIBE

MED TEKST OG ILLUSTRATIONER

AF

CARL HANSEN



KJØBENHAVN
WILHELM PRIORS FORLAG
1896

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

TRYKT HOS NIELSEN & LYDICHE

INDHOLD.

Forord.....	Side 5.
Cap. I. Skrog og Rejsning.....	— 8.
1. Skroget.....	— 9.
2. Rejsningen.....	— 15.
Masterne	— 15.
Tovværket	— 17.
Bougsprydet	— 19.
Sejlene	— 21.
Flaget	— 36.
— II. De forskellige Klasser af Skibe.....	— 38.
— III. Om Sejlads.....	— 53.

TRYKFEJL OG RETTELSE.

I Signaturen til Tavle IV indskydes i 2den Kolonne imellem I og K: J. Bramstangens Rod.
I Fig. 3 samme Tavle mangler en Tværstreg fra H til B, der skulde forestille Salingshornet.
Side 38, 12. Lin. f. o.: Stængesaling, læs: Saling.

Paa Tavle XXIII er ved Reproduktionen i Tontryk af den kolorerede Originaltegning den yderste (røde) Stribe i det franske Flag bleven mørkere end den inderste (blaa), hvilket giver en urigtig Forestilling om de virkelige Forhold.

Paa Tavle XXV er der ved en Tegnefejl anbragt et Stag foran Jagerlejderen; der skulde intet være.

S. 51, 4. Lin. f. o.: Pinkeskibe, læs: Pinkskibe.

Da de paa flere af Tavlerne anbragte Flag ikke ere kolorerede, anføres nedenfor Farverne paa forskellige Landes Handelsflag.

I. Farvestriberne ordnede vandret:

<i>Holland</i> {	Rødt Hvidt Blaa	<i>Rusland</i> {	Hvidt Blaa Rødt	<i>Tyskland</i> {	Sort Hvidt Rødt
	<i>Østerrig</i> {		Rødt Hvidt Rødt	<i>Spanien</i> {	Gult Rødt Gult Rødt Gult

II. Farvestriberne ordnede lodret:

Blaa	Hvidt	Rødt	Sort	Gult	Rødt
inderst	i Midten	yderst	inderst	i Midten	yderst
<i>Frankrig</i>			<i>Belgien</i>		

Det engelske Handelsflag har en rød Dug, i hvis øverste inderste Hjørne er anbragt et mindre, rektangulært Felt med en ottegrenet Stjernefigur — rød med hvide Kanter — i blaa Grund. Det norske og svenske Flag forudsættes at være almindelig kendte; Figuren, der indtager det øverste inderste Afsnit, »Unionsmærket«, er dannet ved en Kombination af begge Landes Flag.

Af Signalflagene Tavle XXII er det øverste rødt, det andet blaa med en hvid Skive, det tredje gult (inderst) og blaa (yderst), det nederste ensfarvet gult.

Karantæneflaget (Tavle XXV) er gult.

Efter de ovenfor givne Anvisninger vil det være let for Enhver med Vandfarve at kolorere de paa Tavlerne afbildede Flag.

FORORD.

Vort Fædreland med sine mange Øer, sine talrige Fjorde, Bugter og Vige frembyder i Forhold til sit Fladeindhold en meget betydelig Kyststrækning, og Havet hører derfor med som en uundværlig Bestanddel i et typisk dansk Landskab. De fleste af vore Byer ere Søstæder, og Livet og Virksomheden i disse samler sig for en væsentlig Del om Havnen med dens Trafik af ind- og udgaaende Skibe. Men ikke blot vor egen hjemlige Skibsfart giver Færdsel paa vore Farvande; Sundet og Bælterne danne tillige en Verdensroute, ad hvilken en mægtig Koffardiflaade stævner ind i Østersøen til de mange store Handelsbyer, der ere beliggende ved dens Kyster, og tilbage igen. Og imellem disse Skibsfartens Civilister færdes Orlogsskibene, danske, svenske, tyske og russiske foruden de fremmede, der komme paa Besøg. Vore Farvande ere altsaa Skuepladsen for en særdeles livlig Sejlads; Skibe, der glide for Sejl, og Dampernes Røgsøjler høre med til deres Fysiognomi.

Man skulde nu tro, at vi Danske, hvoraf saa mange stadig have Søen for Øje og daglig ere Vidne til Skibenes Manøvrer, vare særlig kyndige paa det maritime Omraade og godt hjemme i alt, hvad angaar Skibe, deres Takling og Sejlads. Men dette er langt fra Tilfældet. Naar undtages de, der have deres Erhverv paa Søen eller paa anden Maade ere specielt knyttede til den, ere de Fleste mærkeligt uvidende. Hvormange kunne vel med Sikkerhed skelne en Skonnert fra en Galease eller vide, hvad der forstaas ved et Bramsejl, for ikke at nævne et »Æselshoved« eller »styrbords Halse«? Og dog er der utvivlsomt Mange, som kunde ønske at faa lidt Besked derom; de vilde gerne have Rede paa disse mange underlige Benævnelser og Udtryk, fordi de indse, at de ved Hjælp af en saadan Kundskab maatte kunne afvinde det smukke Skuespil, som de sejlende, krydsende og opankrede Skibe frembyde, en forøget Interesse. Det er saa umiddelbart fængslende, at Ingen kan unddrage sig dets Tiltrækningskraft; men samtidig maa mangan en Tilskuere have følt det som et Savn, der

forringede Nydelsen, at han stod saa uforstaaende overfor det. Ogsaa overfor Kunstens Frembringelser vil han blive mindet om sin mangelfulde Indsigt, som hindrer ham i fuldt ud at vurdere et Marinebilledes Fortrin, og han vil næppe anse det for en tilstrækkelig Erstatning, at han af samme Grund forskaanes for den Ærgrelse at bemærke de gyselige Vanskabninger af Skibe, der saa ofte præsenteres Publikum, navnlig i tyske illustrerede Blade. Endelig er der en talrig Klasse af unge Landsmænd, der altid nære den mest levende Interesse for Skibe og Sejlads: alle raske Drengene nemlig, der drømme om at fare til Søs, der svælge i Marryats Romaner, og hvis bedste Legetøj er en lille Skude med Sejl og Takkelage; bare de ret forstode at rigge den!

Som sagt, der er sikkert Mange, der kunde ønske at sætte sig lidt ind i Søværnet; men de lade sig afskrække af Vanskelighederne. Hvor er det muligt, tænke de, at hitte Rede i det Virvar af Sejl og Stænger og Tove, der krydse hinanden i alle mulige Retninger, saa at det Hele synes idel ubegribelig Forvirring. Og saa disse Sømandsudtryk! Det er jo som et fremmed Sprog, næsten uden Tilknytningspunkter i det sædvanlige Ordforraad.

Der hersker imidlertid den skønneste Orden i denne tilsyneladende Labyrint. Hver enkelt Del har sin særegne Bestemmelse og en dertil svarende Indretning og Anbringelse, og det samme Arrangement og Princip gentager sig atter og atter, fra Mast til Mast, fra Sejl til Sejl, fra den ene Klasse Skibe til den anden, blot lidt varieret hist og her.

At fremstille dette skal være Formaalet med denne »Vejledning til at kende Sejlskibe«, og hertil tjener saavel en kortfattet Tekst som fornemmelig en Række oplysende Tegninger. Paa nogle af disse sønderlemmes Skibet i sine enkelte Bestanddele, paa andre sammenstilles flere eller færre af disse; i en Suite af Afbildninger gives en skematisk Oversigt over de forskellige Klasser af Skibe, og endelig hidsættes nogle mindre skematiserede Marinebilleder, der vise Skibenes naturlige Fremtoning i Søen.

Paa den Maade vil Enhver uden Vanskelighed kunne tilegne sig Hovedtrækkene i Sejlskibenes Takling og Sejladsens Principer, og derved vil han have indvundet et nyt Iagttagelsesomraade, der sikkert vil berede ham megen Glæde og Tilfredsstillelse.

Selvfølgelig lærer man ikke Skibe at kende alene ved Hjælp af en teoretisk Vejledning. I Naturen møder man en broget Mangfoldighed; snart præsenterer Skibene sig forfra, snart bagfra, i større eller mindre Forkortning; Sejlene ere stillede snart mere langskibs, snart mere tværskibs; det firkantede Sejl kan antage et tilsyneladende tresidet Omrids; det brede Sejl kan vise sig som et smalt Segment o. s. fr. Dertil kommer, at hvert enkelt Skib har sine individuelle Ejendommeligheder, hvad enten det nu f. Eks. er Sejlføringen, der afviger

lidt fra Regelen, eller Stagene, der ere anbragte paa en aparte Maade, eller det er Skrogets Form, som er paaafaldende; det ene med det andet gør ethvert Fartøj til noget for sig selv; det er ikke blot i al Almindelighed en Skonnert, en Brig eller en Bark, men et Fartøj, som med Rette bærer sit eget Navn. De, der have tilbragt deres Drengaar i en Havneby, ville mindes, hvor godt man kendte sin Hjemstavns Skibe. Langt ude paa Søen, før man endnu kunde skelne noget nøjagtigt, havde vi Drengene genkendt Sejleren. »Se, der kommer »Nikoline«,« udbrød vi, eller »Jensine Marie«, eller »Aktiv« eller »Delfinen«, og fulgte saa med spændt Opmærksomhed Skibets Manøvrer under Opsejlingen. Nu opgaves Topsejlet, nu raslede Jageren ned ad sin Lejder, nu sænkedes Gaffelen, og Storsejlet gled ned posende sig ud i Vinden, indtil omsider Brohovedet anduvedes, og Fortøjningstrosserne kastedes i Land. Saa bød man sin forhenværende Skolekammerat, der havde gjort sin første Rejse, velkommen hjem. Glad og overlegen, glemmende den overstandne Søsyges Kvaler og sin ydmyge Stilling om Bord, teede han sig som helbefaren, en værdig Genstand for vor Beundring!

Nu vel, naar man har faaet Teorien ind, maa man selv se og iagttage. Det gaar da — for at bruge et Billede fra et helt andet Omraade — ligesom det gaar den, der efter at have studeret Botanik ser sig om i Naturen; han finder den langt rigere, skønnere og mangfoldigere end forhen.

CAP. I. SKROG OG REJSNING.

Et Skib bestaar af Skrog og Rejsning. Deraf er Skroget, i hvis Indre Ladningen, de Varer, der skulle føres over Havet, nedlægges, utvivlsomt den vigtigste Del, naar henses til Skibets Bestemmelse som Transportmiddel. Der gives derfor ogsaa Dampskibe, som saa at sige kun ere et Skrog uden Rejsning, hvis man da ikke hertil vil henregne Skorstenen, der som en Søjle rager op over Dækket enten ganske ensom eller i Forening med et Par spinkle Pinde, der ere sværtede af Kulrøg og skulle agere Master. For Sejlskibenes Vedkommende derimod udgør Rejsningen en meget væsentlig Bestanddel; ved Hjælp af den bydes der Vinden en Flade, paa hvilken den kan virke som bevægende Kraft. Denne Flade, der i Almindelighed er udstykket i flere Afdelinger af forskellig Størrelse, dannes af Sejlene, og den øvrige Rejsning har hovedsagelig kun Betydning som et Tilbehør til disse. Rundholterne, de trinde, stangformede Trædele, saasom Master, Stænger, Ræer og Gaffler, tjene saaledes til Befæstning og Ophængning af Sejlene; Takkelagen eller Tovværket, det »løbende« og »staaende Gods«, dels til at manøvrere Sejlene med, saa at de faa den rigtige Stilling i Forhold til Vindens Retning, dels til at hejse dem op eller fire dem ned, til at formindske dem, naar de skulle rebes, eller folde dem sammen, naar de skulle hjærges og opgives. Endelig er der Tove, »staaende Gods«, der have deres faste Plads, fastgjorte som de ere ved begge Endepunkter, og hvis Bestemmelse det er at støtte og afstive de sejlbærende Stativer, Masterne, nemlig Vant, Barduner og Stag.

Spiller Rejsningen saaledes i Henseende til Sejlskibets Konstruktion en meget vigtig Rolle, indtager den ubestridelig den fornemste Plads, naar Hensyn tages til Skibets ydre Fremtoning. Det er den, der først og fremmest lægger Beslag paa Opmærksomheden og fængsler Øjet, ligesom det er den, der betinger Skønhedsvirkningen. Fra et æstetisk Synspunkt betragtet maa man derfor beklage, at Dampskibsflaaden stadig udvider sig paa Sejlskibenes Bekostning, og

den ikke kommercielt interesserede Tilskuer stiller sig ubetinget paa disses, de statelige og yndefulde Sejlskibes Side i Kampen mod de plumpe Dampere med deres røgspyende Skorstene. I Krigsmarinen har Dampen forlængst vundet fuldstændig Sejr, efterat den og Sejlene en Tidlang forligedes saa nogenlunde jævnsides. Pantserkolosserne maa drives frem ved Dampkraft. Havets Matadorer i gamle Dage, Linieskibene med deres prægtige himmelstræbende Rejsninger ere allerede en »saga blott«, og de faa gammeldags Fregatter og Korvetter, der ere blevne tilovers, vente paa deres Dødsdom, men kunne dog endnu, saalænge de ere oven Vande, give os et Begreb om de svundne Tiders Herlighed. I Koffardifarten vise Sejlskibene heldigvis større Modstandskraft; de frembyde visse Fordele, som hidtil have været betydelige nok til at sikkre dem en Plads ved Siden af Konkurrenten, saa at den Tid forhaabentlig er fjern — gid den aldrig maa komme! — da der ikke mere ses »hvide Sejl over Bølgen blaa«.

1. SKROGET.

Skroget, det aflange hule Skibslegeme, er bredest paa Midten og bliver smallere henimod begge Ender, navnlig fortil, hvor det løber spidst ud og afsluttes af en skarp Kant, Forstævnen. Denne, et skraat foroverhældende Stykke Tømmer, er forneden forbunden med Kølen. Svarende hertil er Agterstævnen oprejst i Skibets modsatte Ende. Tværs over den er Agterspejlet anbragt, hvis Flade kan være forskelligt formet, enten plan eller afrundet, mere eller mindre skraat udfaldende; ofte er det forsynet med et Navnebræt og Forsiringer. Dets øverste Kant eller Lønning kaldes Hakkebrættet (se Tavle VI Fig. 2).

Skibets Sider dannes af et Skelet af Ribber, Spanterne, der udgaa fra Kølen og stige buformet op til begge Sider. De ere saavel indvendig som udevendig beklædte med Planker, der i Rækker eller Ranger løbe paalangs fra for til agter, fra Kølen til Skibets Overkant. Den indvendige Beklædning kaldes Garnering. Af den udevendige kan fremhæves Kølrangen, der ved en Fuge, Spundingen, er forbunden med Kølen; endvidere opefter: Bundplanker, Kimmingsplanker, Barkholtet og Raaholtsplanken. Sidstnævnte ligger lige under Skandækket, en bred, svær Planke, der er lagt hen over Spanternes øverste Ender i Højde med Dækket. Det tegner sig udenbords som en kraftig fremspringende Liste langs hele Skibssiden og bidrager i høj Grad til at give Skrogets Ydre Karakter. Over det hæve Lønningsstøtterne sig som en Fortsættelse af Spanterne. Skanseklædningen lukker Mellemrummene imellem

dem, og foroven bære de Lønningen, Skibssidens øverste Kant. Meget ofte er denne dog yderligere forhøjet med en smal Karm, Finkenettet. Ikke altid gaar dette helt rundt men er ofte afbrudt paa Midten eller indskrænket alene til Agterskibet.

Vi have allerede gentagne Gange nævnet Kølen, den lange Bjælke, der ligger paalangs under Skibet, og hvorfra Spanterne udgaa som Ribbenene fra en Rygrad. Under Kølen anbringes Straakølen, en Bjælke, der tjener til Beskyttelse for Kølen og let kan afstødes, naar Skibet gaar paa Grund. Over Kølen, parallelt med denne, strækker Kølsvinet sig gennem hele Længden af Skibet; deri indføjes Roden af Masterne.

Dækket bæres af Dæksbjælkerne, der drages tværs over fra den ene Side til den anden, hvilende med Enderne paa Dæksvægerne. Til Bjælkerne spigres Dæksplankerne, hvoraf den yderste, der er noget sværere end de andre, benævnes Vaterbordet. Paa mindre Skibe findes kun eet Dæk, paa store to eller tre. Over den forreste spidse Ende af Skibet anbringes ofte endnu et lille Dæk eller Gulv — »Bakken«, og agterude er Dækket ikke sjældent hævet nogle Trin op. Stiller man sig her og ser forefter, har man paa højre Haand Styrbords-, paa venstre Bagbordssiden.

Spadserer man bagfra fortil, f. Eks. paa et Barkskib, et tremastet Fartøj, passerer man efterhaanden Rorshuset, Rattet, det Hjul, hvormed Rorpinden drejes, og Kompasset, der er anbragt paa en lav Søjle lige foran Rattet, saa at Rorgængerens bestandig har det for Øje. Man gaar forbi Kahyttens Overbygning og stiger ad et Par Trin ned fra Agterdækket. Vandtønder ligge paa Rad saavel langs Kanten af dette som bagved Stormasten, den midterste af de tre Master. Foran den nævnte Mast, staa Pumperne, og lidt længer fremme, omtrent midtskibs, fører en firkantet Aabning ned til Lasten; den er omgivet af en Karm og dækket af Storlugen. Over denne er i Almindelighed Storbaaden anbragt. Saa kommer Ruffet med Køkken samt Opholds- og Soverum for Folkene. Fokkemasten gaar gerne igennem det og danner en Søjle i dets Indre. Foran staar Spillet, ved Hjælp af hvilket Ankeret hives op fra Havbunden, idet dets Kætting rulles op om Spilstammen. Det Hul, hvorigennem Ankerkæden ledes indenbords, kaldes Ankerklydset eller blot »Klydset«. Ved »Klyds« i Almindelighed forstaas de Huller i Skibssiden, der ere bestemte til Gennemgang for Jærnkæder, Tøve og Trosser; foruden det allerede nævnte Ankerklyds findes der ogsaa Side- og Agterklyds. De mindre Huller i Højde med Dækket, hvorigennem Vandet kan løbe ud, naar der skylles og skures — »spules« — kaldes Spygatter.

Betragtes derefter Skrogets Ydre, ses bagtil Roret, der ved Hjælp af »Rorfingre«, indhagede i Rørløkker, er ophængt paa Agterstævnen. Paa

Smaafartøjer, som Jagter og Galeaser, drejes Roret umiddelbart ved Rorpinden, en Stang, der er stukket igennem dets »Hoved«, medens Bevægelsen ellers udføres ved Rattet. Det er et Hjul forsynet med Knager til at gribe fat i og en Akse, om hvilken der er lagt en Jærnkæde, der fra hver sin Side tager Greb i Rorpinden.

Ud fra Agterspejlet — paa mindre Fartøjer i hvert Fald — stritte et Par

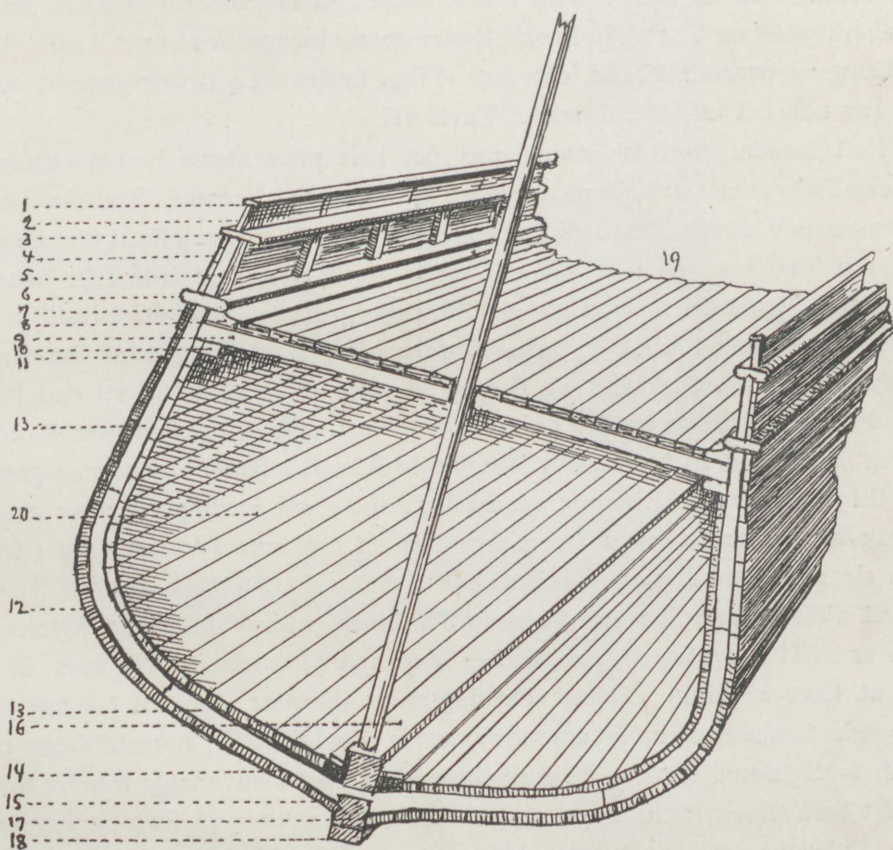


Table I. Tværsnit af et Skrog.

- | | | | |
|----------------------|--------------------|----------------------|------------------|
| 1. Finkenetslønning. | 1—5. Ræling. | 11. Barkholt. | 16. Kølsvinet. |
| 2. Finkenet. | 7. Raaholtsplanke. | 12. Kimmingsplanker. | 17. Kølen. |
| 3. Lønning. | 8. Vaterbord. | 13. Spant. | 18. Straakølen. |
| 4. Skanseklædning. | 9. Dæksbjælker. | 14. Bundplanker. | 19. Dæksplanker. |
| 5. Lønningsstøtte. | 10. Dæksvæger. | 15. Kølrangen. | 20. Garnering. |

Træbomme, Davitter af Navn, der i »Jolletaljer« bære Hækjollen (se Tavle XXIII—XXV). (Ved »Hækken« forstaas omtrent det samme som Agterspejlet, men er dog noget mere omfattende). — Det var disse Davitter i Forbindelse

med Bougsprydet forude, der en Gang foranledigede en mindre kyndig Tilskuer til at forveksle For- og Agterende; han — det var nu forresten en Dame — kom nemlig til at tænke paa en Ko, der bisser med fremstrakte Horn og Halen staaende stift i Vejret. — Paa større Skibe anbringes Baade over Skibssiden agterude, Laaringsfartøjer, ophængte i Jollebomme (se Tavle XXII). »Laaring« og »Gilling« betegne omtrent det samme, nemlig det indfaldende Parti af Skibssiden under Hækken, medens den udbuede Runding, hvor den svinger ned imod Kølen, hedder »Kimningen«. Som det allerede bemærkedes fra Dækket, ses forude Ankerklydset og Kranbjælken. Under denne hænger Ankeret i sin »Ring« med »Læggen« pegende bagud, den ene »Flig« kastet over »Svineryggen«, og den anden ragende frit ud. Se forøvrigt Tavle III.

Helt forude, som Afslutning paa det hele præsenterer Forstævnen sig med dens Fortsættelse: »Krigen« forneden og Skægget foroven. Saaledes benævnes nemlig den brede Træplade, der som en skarp, udbuet Kant strækker sig frem foran Stævnen. Den er for det meste prydet med malede eller forgyldte Ornamenter, undertiden med en Gallionsfigur, der i Regelen forestiller den Kvinde, efter hvem Skibet er opkaldt, forhaabentlig dog uden at ligne altfor slaaende, da Ansigtstrækkene og Formerne pleje at være alt andet end bedaaende. Paa ældre Skibe træffes en Gallion, en Trækonstruktion, der fra Skægget føres skraat ind til Skibssiden. (Se Tavle XXIII). Skade, at den er gaaet af Brug; thi ved at bryde Linierne og markere dem ved kraftige Skygger gør den en udmærket Virkning. Ved Siden deraf er en moderne Forstævn ikke fri for at tage sig noget tarvelig og »skaldet« ud.

Et Skibsskrog rejser sin Forende lidt højere over Vandet end Agterenden, og det er altid lidt lavere paa Midten end ved Stævnene. Det siges af den Grund at have »Spring«; nogle, som Jagter og Galeaser, have det i høj Grad; man kunde fristes til at kalde dem svejryggede (Tavle XXIV); hermed følger gerne en bred, fyldig Boug, medens de skarpthbyggede Fartøjer have langt mindre Spring.

Et Skib ligger altid noget dybere i Vandet agter end for, og Forskellen mellem Dybgaandet for og agter betegnes ved Udtrykket Styrlastighed. Jo skarpere og smallere et Skib er, desto større maa dets Styrlastighed være, desto dybere stikker det med Agterenden.

Det er allerede antydnet, at Forholdet imellem Skrogets Længde og Bredde kan veksle en Del; der er lange og smalle Skibe saavel som korte og brede. Men Hovedregelen er dog, at Bredden skal udgøre en Trediedel til en Fjerdedel af Længden. Nedenfor anføres eksempelvis nogle Maal, der passe for en middelstor Skonnert, og for at samle Tallene paa eet Sted, opgives tillige Maalene for de vigtigste Dele af Rejsningen.

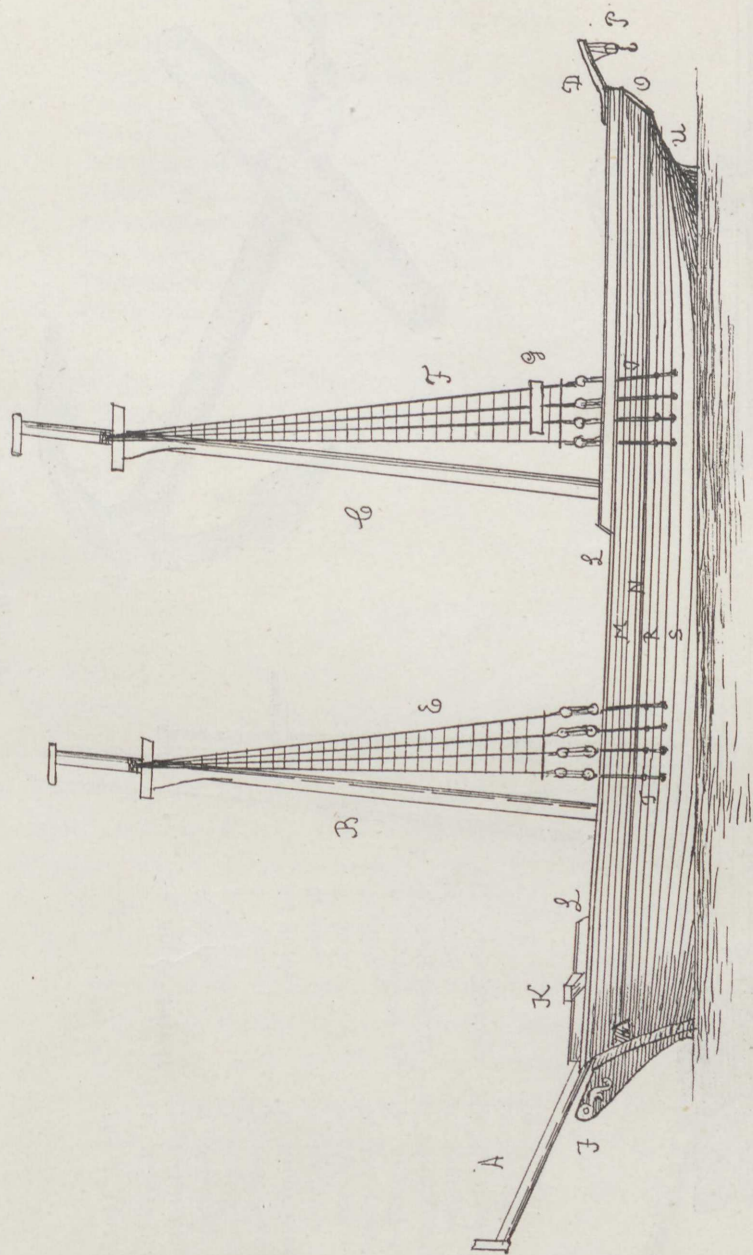


Table II. Skrog af en Skonnert over Vandlinien.

A. Spryd.	E. Fokkevant.	I. Skærg.	N. Skandæk.	S. Barkholt.
B. Fokkemast.	F. Storevant.	K. Kranhjelke.	O. Agterspejl.	T. Rostskinner.
C. Stormast.	G. Bagbords Lanternebræt.	L. Finkenet.	P. Jolletalje.	U. Roret.
D. Jolledavit.	H. Spredholt eller Sprydtræ.	M. Skanseklædning.	R. Raaholtsplanke.	

Table III.

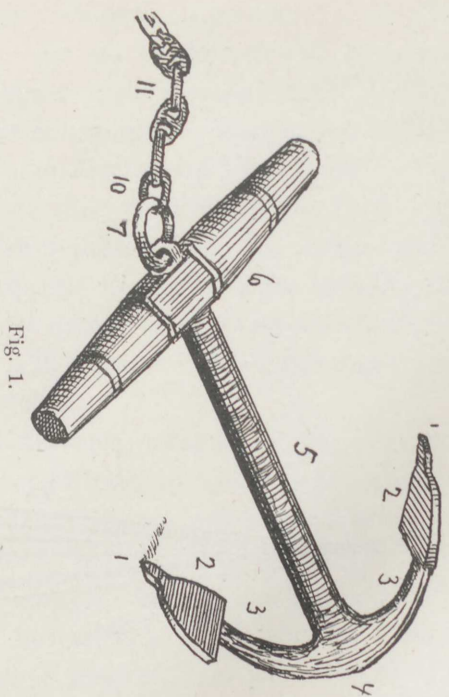


Fig. 1.

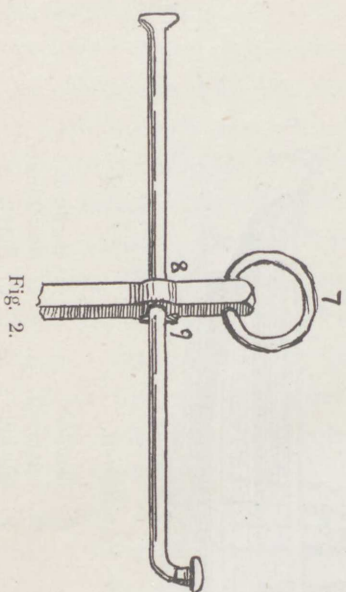


Fig. 2.

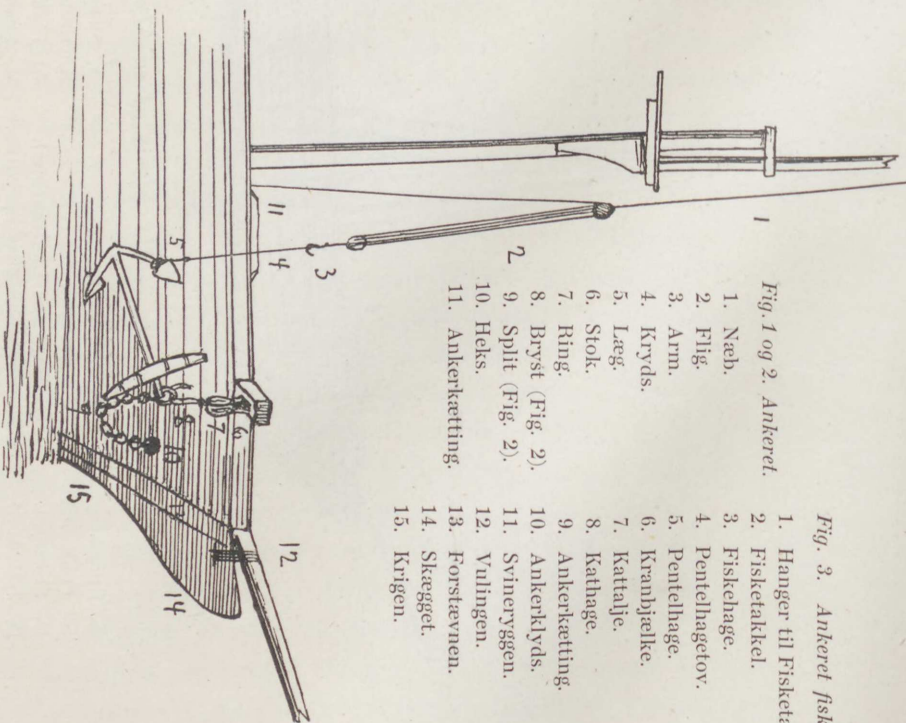


Fig. 3.

Fig. 1 og 2. Ankeret.

1. Næb.
2. Flig.
3. Arm.
4. Kryds.
5. Læg.
6. Stok.
7. Ring.
8. Bryst (Fig. 2).
9. Split (Fig. 2).
10. Heks.
11. Ankerkættning.
1. Hanger til Fisketaktel.
2. Fisketaktel.
3. Fisketage.
4. Pentelagetov.
5. Pentelag.
6. Kranbjælke.
7. Kattalje.
8. Kathage.
9. Ankerkættning.
10. Ankerklyds.
11. Svineryggen.
12. Vulingen.
13. Forstævnen.
14. Skægget.
15. Krigen.

Skrogets Længde	100 Fod
— Bredde	27 »
Stormastens Længde fra Kølsvinet til Dækket	12 »
— — fra Dækket til Æselshovedet	60 »
— — deraf Toppen over Salingen	6 »
Storstangens Længde	36 »
Hele Storrejsningens Længde fra Dæk til Flagknap altsaa	96 »
Fokkemastens Længde over Dækket	56 »
Forrestangens Længde	32 »
Hele Forrejsningens Længde altsaa	88 »
Bougsprydets Længde	14 »
Klyverbommens —	25 »
Fokkeraaens —	40 »
Topsejlsraaens —	30 »
Bramraaens —	20 »

Sluttelig tilføjes, at Skibsskrogets Bund er kobberforhudet og beklædt med tynde Kobberplader for at beskytte det.

2. REJSNINGEN

omfatter Master, Tovværk og Sejl.

Masternes Antal er forskelligt efter Skibets Størrelse; der er Sejlskibe med een, to eller tre, ja endog fire eller fem Master; men saadanne ses saa sjældent i vore Farvande, at vi holde os til tre som det højeste Antal. De benævnes, forfra bagtil regnet, Fore- eller Fokkemast, Stormast, og Mesan- eller Krydsmast. Hvor der kun er to, hedde de Fokke- og Stormast, saafremt den agterste er højest; Stor- og Mesanmast, naar det omvendte Forhold finder Sted.

Paa de mindste Fartøjer, hvad enten de have een eller to Master, ere disse tildannede af en enkelt Fyrre- eller Granstamme. Den øverste Del, Toppen, ender i en flad Knap med en lille Skive for Flaglinen og er spinklere end den nederste Del. Overgangen imellem det tykkere og det tyndere Parti er ikke altid jævnt men ofte brat og kaldes da Afsætningen (se Tavle IV Fig 4), der tjener til Anbringelse af »Godset« (se Side 17). En saadan Mast betegne vi som jagtriggeret, fordi den er typisk for Jagten.

Skal Masten være højere, strækker en enkelt Stamme ikke til, og den maa derfor sammensættes af flere Stykker, to, tre eller i sjældne Tilfælde fire.

Hvor den dannes af to Stykker, kaldes det nederste den egentlige Mast eller blot Masten, det øverste Fastestangen eller Stangen og til disse Be-

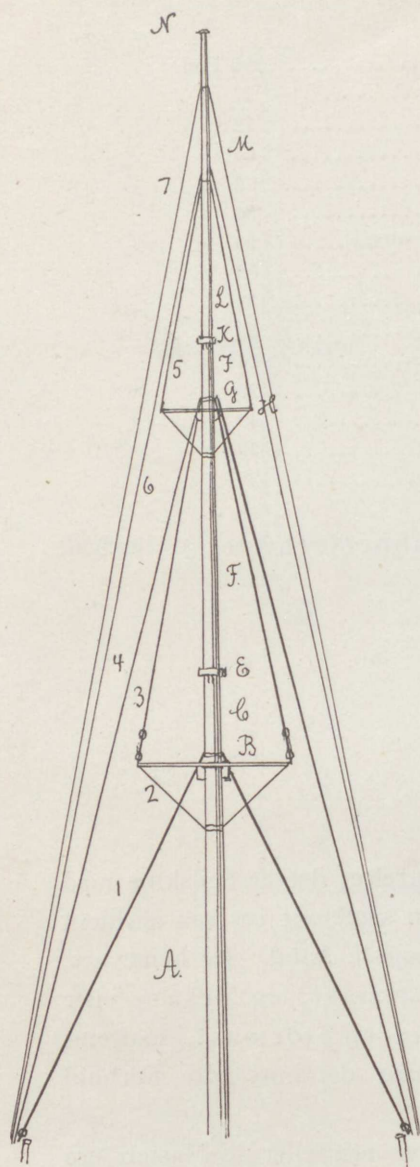


Fig. 1.

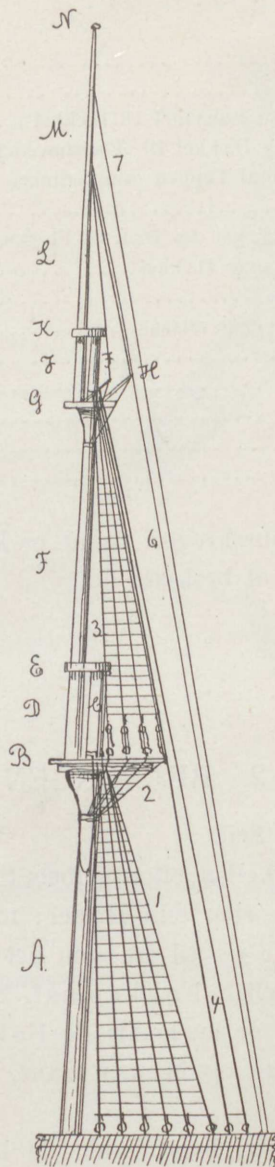


Fig. 2.

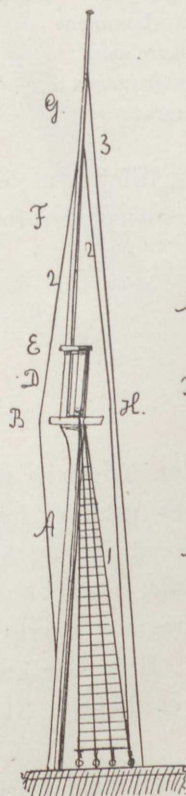


Fig. 3.

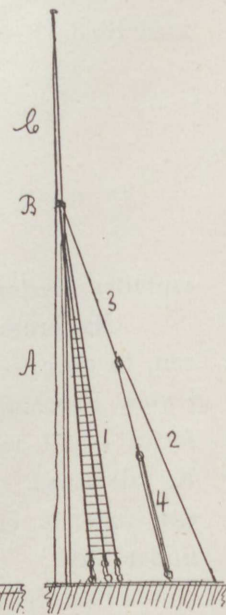


Fig. 4.

Tavle IV. Master.

Fig. 1. Fuldrigget Mast, set bagfra.

Fig. 2. Samme, set fra Siden.

- A. Mast.
- B. Mærs.
- C. Mastens Top.
- D. Stangens Rod.
- E. Æselshoved.
- F. Fastestang ell. Stang.
- G. Stangesaling.
- H. Salingshorn.

- I. Stangens Top.
- K. Æselshoved.
- L. Bramstang.
- M. Røjel- eller Boven- bramtop.
- N. Flagknap.
- 1. Vant.
- 2. Pyttingsvant.
- 3. Stengevant.
- 4. Stengebarduner.
- 5. Bramvant.
- 6. Brambardun.
- 7. Røjelbardun.

Fig. 3. Skonnertrigget Mast.

- A. Mast.
- B. Saling.
- C. Mastens Top.
- D. Stangens Rod.
- E. Æselshoved.
- F. Fastestang ell. Stang.
- G. Bramtop.
- H. Salingshorn.
- 1. Vant.
- 2. Stengebardun.
- 3. Brambardun.

Fig. 4. Jagtrigget Mast.

- A. Mast.
- B. Afsætning.
- C. Top.
- 1. Vant.
- 2. Mantel.
- 3. Hanger til samme.
- 4. Talje til samme.
- 2—4. Agtertaklet.

nævnelser føjes Tillægget »Fokke« eller »Store« for nærmere at angive Pladsen. Masten naar helt ned til Skibets Bund, hvor dens »Rod« ved en Tap er indplantet i Kølsvinet. De to Stykker forenes ved Salingen og Æselshovedet. Den første dannes af to paalangs liggende Træstykker, et paa hver Side, der hvile paa Kæberne, to opadtil bredere Plader, der ere spigrede til Masten. Tværs over Salingerne ligger et Par Stokke, Salingshornene, ved hvilke Stængevantet udspændes. Æselshovedet er en aflang Plade med afrundede Hjørner og forsynet med to Huller, det bageste bestemt til at optage Spidsen af Masten, det forreste til Gennemgang for Stangen. Det Afsnit af Mast og Stang, der staar imellem Salingen og Æselshovedet, benævnes henholdsvis Mastens »Top« og Stangens »Rod«. For at Stangen ikke skal glide ned imellem Salingerne, er den forsynet med en Tværstok, »Slutholtet«, der er stukket igennem et Hul, »Slutgattet«, i Rodens nederste Ende. (Tavle V, 6). Stangens Top kaldes »Bramtoppen«, og denne fortsættes ofte af en Bovenbram- eller Røjeltop. Vi ville give en Mast af den Beskaffenhed, vi nu have skildret, Betegnelsen skonnertrigget. (Tavle IV, 3).

Bestaar Masten af tre Stykker, ere de to øverste, Bramstangen og Faste-stangen, sammenføjede paa samme Maade som ovenfor beskrevet, nemlig ved en Stængesaling og et Æselshoved, hvorimod der i Forbindelsen imellem Stang og Mast indskydes et Mærs, et halvkredsformet Gulv, afrundet fortil og lige afskaaret bagtil. Det hviler paa Tværsalinger og har en Aabning inde ved Masten, hvorigennem Vantet føres op; til dets Siderande er Stængevantet befæstet. (Tavle V). Paa et fuldrigget Skib ere alle tre Master sammensatte af 3 Stykker med tilhørende Mærs og Stængesaling, og vi betegne derfor en saadan Mast som fuldrigget. (Tavle IV, 1 og 2).

Hvor Masten bestaar af fire Stykker, kommer endnu en Bramsaling til.

Disse Master og Stænger, der stige saa højt til Vejrs og dertil skulle modstaa Presset af Sejlene, maa selvfølgelig forsvarligt afstives og sikkres i deres Stilling. Dette sker ved Hjælp af stærke **Tove**, forfærdigede enten af Hamp eller Jærn. De sidste ere efterhaanden komne meget i Brug, fordi de ere betydelig tyndere end Hampetove og derfor frembyde mindre Vindfang, ligesom de vel ogsaa ere stærkere. Men de tage sig ikke saa godt ud; netop denne Afveksling imellem Tove af forskellig Førlighed fra de svære Storestag til de smækkre Røjelbarduner giver et livfuldt og karakteristisk Billede. Ligesom altid, hvor der opstaar Strid, maa de æstetiske Hensyn vige for de praktiske. Støttetovene repræsenteres af Vant, Barduner og Stag.

Vantet udspændes imellem »Toppen« af den egentlige Mast og Skibskrogets Side. Et Par »Vantstag« eller »Hovedtove« danne et »Spand« og lægges i en Bugt omkring Mastetoppen — samtlige Bugter kaldes »Godset« — og herfra

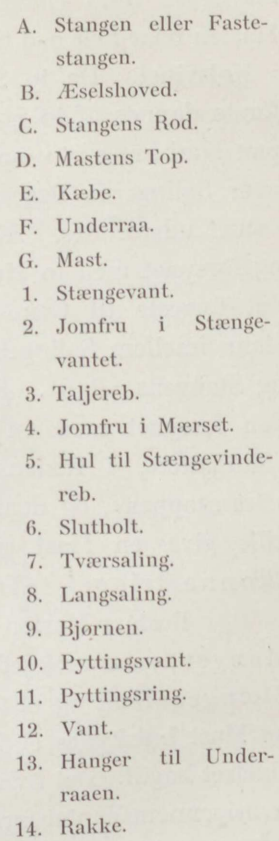


Table V. Et Mærs.

trækkes de ned til Røstet, et Sæt til Styrbord, det næste til Bagbord o. s. fr. En Jagt har sjældent mere end tre Hovedtove paa hver Side, et fuldtrigget Handelsskib i Regelen 5 i Fokkevantet, 6 i Store- og 4 i Mesanvant. I den nederste Ende af Vantstagene sidde »Jomfruer«, som med »Taljereb« »sys« til Jomfruer, der have Plads i Røstet (se Tavle VI Fig. 1, 8—10). Et Røst med brede Bænke, der staa ud fra Skibssiden, bruges nu kun af store Skibe; undertiden er der to Bænke, den ene over den anden, »dobbelte« Røst (se Tab. XIX). Ellers nøjes man med Røstskinner, der ere boltede fast til Skibets Side (Tavle VI Fig. 1, 14). Tværs over Hovedtovene trækkes tynde Liner, Vævlinger, hvorved der fremkommer Rebstiger, ad hvilke Folkene gaa til Vejrs. Over den øverste Række Jomfruer ligger en vandret Stok, Spredholtet, hvis Bestemmelse fremgaar af Navnet.

Stængevantet gaar fra Stængesalingen til Yderkanten af Mærset, og herfra stiler det korte, stejle Pyttingsvant ind imod Masten. (Tavle V 10).

Bramvantet drages fra Bramstangens Top nedover Stængesalingens Horn til Stangen. (Tavle IV Fig. 1, 5).

Bardunerne (Tavle IV, Fig. 1 og 2. 4, 6, 7) ere lange Tove, der forbinde Stænger og Toppe med Skibssiden, fastgjorte forneden ved Hjælp af »Jomfruer« ligesom Vantet eller paa anden Maade. De faa Navn efter den Del af Rejsningen, hvorfra de udgaa. Man har Fore-, Store- og Kryds-Stængébarduner, der for det meste ere dobbelte; Brambarduner og Røjelbardunere kunn udspærres til Siden ved en »Udrigger« i Stængesalingen, for at de ikke skulle genere ved at ligge for klos op ad den øvrige Rejsning (se Tab. XXI).

Stagene, (se f. Eks. Tab. XIV og XV), de Tove, som støtte Masterne for- efter, trækkes fra Mast til Mast og fra Fokkemasten til Bougsprydet. De særskilte Benævnelser afledes paa samme Maade som Bardunernes. Vi have altsaa f. Eks.: Fore-, Store- og Kryds-Stængestag, -Bramstag o. s. v. De tre nederste Stag hedde Fokke-, Store- og Mesanstag, hvoraf de to første ere meget føre og som oftest dobbelte; Fokkestaget plejer paa Skibe, hvis Foremast er fuldrigget, at række ud til Midten af Sprydet og fører som Regel ikke Sejl. Dette er derimod Tilfældet med flere af de andre Forestag, idet de tjene til Ophængning af Forsejlene. I saa Fald kaldes de Lejdere: Jagerlejder, Klyverlejder; de føres igennem Huller i Klyverbommen ned under Bougsprydet til Hager paa Pyntestokken og derfra ind igennem Stævnen. Forestængestaget er dobbelt og bærer Forestængestagsejlet. Ogsaa Stagene, der forløbe imellem Masterne, ere sejl bærende.

Bougsprydet (Tavle VII) kan betragtes som en stærkt foroverhældende Mast, der udgaar fra Forstævnen. I ældre Tid, da der anbragtes Sejl under det, var

Table VI.

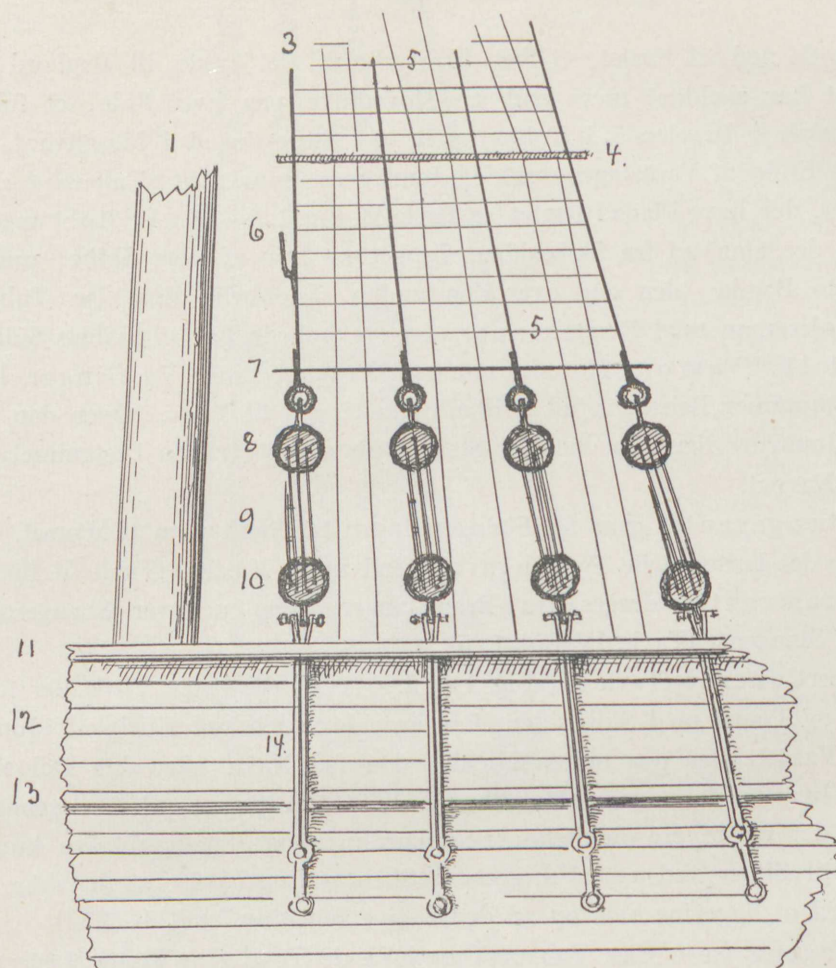


Fig. 1. Den nederste Del af et Vant.

- | | | |
|--|---|-----------------------|
| 1. Masten. | 5. Vævling. | 10. Jomfruer i Røstet |
| 2. Vantet. | 6. Klamp til Ophængning af Underskodet. | 11. Lønning. |
| 3. Vantstag. | 7. Spredholt (Sprydtræ). | 12. Skanseklædning. |
| 4. Vejviser i Vantet (til Skoder, Givtove etc.). | 8. Jomfruer i Vantet. | 13. Skandæk. |
| | 9. Taljereb. | 14. Røstskinner. |

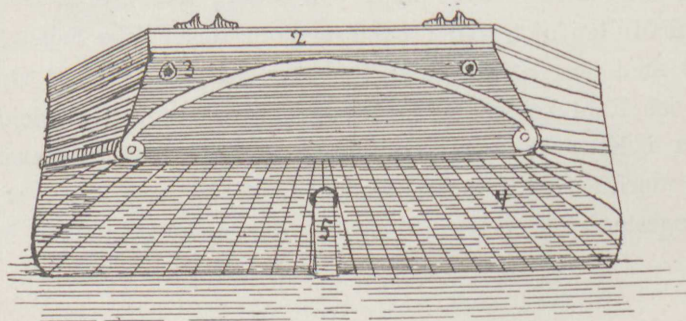


Fig. 2. Et Agterspejl.

- | | | | | |
|----------------|----------------|----------------|------------|-----------|
| 1. Varpeklamp. | 2. Hakkebrædt. | 3. Agterklyds. | 4. Gillig. | 5. Roret. |
|----------------|----------------|----------------|------------|-----------|

Ligheden endnu mere iøjnefaldende. Det sammensættes af to (eller tre) Stykker, det egentlige Spryd og Klyverbommen, forenede ved et Æselshoved. Førstnævnte støttes til Siderne af Sprydbarduner, nedad ved Vaterstag og er ved Vulingen surret til Forstævnen eller Skægget. Klyverbommen med dens Fortsættelse Jagerbommen hviler ovenpaa — paa Smaafartøjer ved Siden af — Sprydet og peger et langt Stykke ud over dette. Saavel Botelurerne, der rage ud over Kranbjælken (Tavle VII, Fig. 1 og 2V), som Pyntenetstokken, der hænger ned under Æselshovedet, tjene til Udspærring af Forstøtningstovene, nemlig henholdsvis de sideværts Klyver- og Jagerbarduner og de nedadgaende Pyntenets- For- og Agterhalere. Perte eller »Trædetove«, hvorpaa Folkene kunne staa under deres Arbejde, hænge i Buer under Klyverbommen.

Vi have nu beskrevet Rejsningens faste Dele, dens Skelet, kunde man sige, og man vil have set, hvor regelmæssigt de føje sig sammen til et let overskueligt Hele, hvis mange Enkeltheder ikke forvirre Øjet.

SEJLENE

forfærdiges af Sejldug, vævet af Hamp, der skæres i aflange Bredder, Brog, hvoraf flere eller færre sys sammen til Flader af trekantet eller firkantet Form. Sømmene kaldes Naad. Langs Randen er Sejldugen lagt dobbelt og fasthæftet til et Tov, Liglinen, der omgiver Sejlet som en smal Ramme eller Indfatning. Siderne kaldes Lig; det øverste er fæstet enten til en Gaffel, en Raa eller et Stag (Stander), og herefter inddele vi Sejlene i Gaffelsejl, Raasejl og Stagsejl. (Tavle VIII). Af Hjørnerne benævnes det nederste forreste Halsbarmen; det udspændes ved et Tov, Halsen, medens det nederste bageste kaldes Skødbarmen, og strækkes ved Skødet. Flere af Sejlene ere forsynede med Rebbaand eller Knyttelser, ordnede rækkevis. Ved Hjælp af disse formindskes Sejlets Flade — det »rebes« — idet enten en Del af det hives op til Raaen og her fastgøres, eller den fri nederste Rand rulles sammen og bindes op derved, at Rebbaandene knyttes. Alle Sejl skulle saavel kunne hejses og udfoldes som hjærges og opgives; dernæst skulle de, alt eftersom Vindretningen fordrer det, kunne stilles saaledes, at deres Flade snart staar mere tværskibs, snart mere langskibs. Til Udførelsen af alle disse Manøvrer benyttes forskellige Tove og Taljer, hvorom nærmere ved Beskrivelsen af de enkelte Sejl.

Gaffelsejlet (Tavle VIII Fig. 1. Tavle IX) har en skævt firkantet Façon. Gaffelliget er hæftet til en Gaffel, enten ophængt i Ringe, der kunne glide frem og tilbage, eller bundet fast. Det forreste, Masteliget, holdes ind til Masten ved vide Ringe, »Mastebaand«, eller paa Smaaskibe ved en Lidseline

Tavle VII. Et Bougspryd.

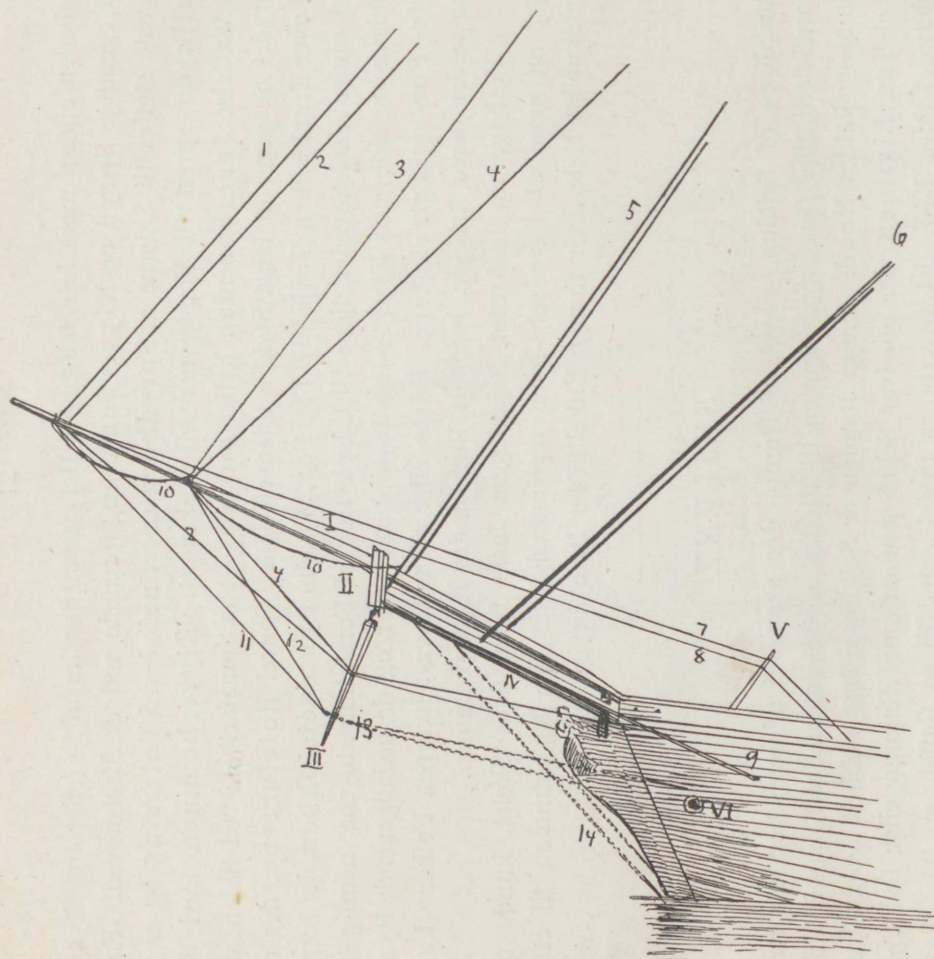


Fig. 1, set fra Siden.

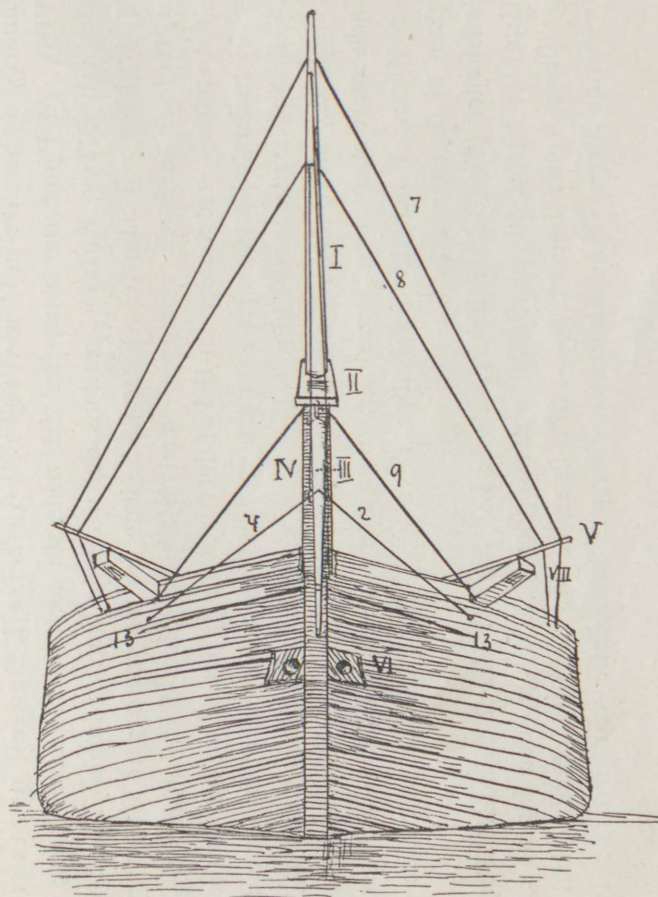


Fig. 2, set forfra.

med »Kloder« (Trækugler), der slynger sig om Masten. Underliget, der har en nedadbuget Runding, »Kappen«, strækkes ved Hjælp af Skødet ud langs Bommen. Agterliget vender frit bagtil. Af Hjørner har det foruden Hals- og Skødbarm, to opadvendte, nemlig Kværken fortil og Faldshornet bagtil.

Gaffelen er et stangformet Rundholt, hvis forreste Ende er formet som en Klo til at gribe om Masten med — eller om Snovmasten, hvor en saadan findes, en spinkel Hjælpemast bag ved den anden, alene bestemt til Anbringelse af Gaffelsejlet. (Tavle XIX og XXIII). Kloens Grene ere forbundne ved en Rakke, i Almindelighed et Par Snore med Kloder, der omfatte Masten. Gaffelens fri bageste Spids, dens Nok, viser skraat opad. Den hejses og fires i sine to Fald, Klo- og Pikfaldet. Nokken bærer ofte en Blok med en Line, der kan benyttes baade som Flagfald og Nedhaler. Tillige er den i Regelen forsynet med Gærder, et til hver Side, for dermed at kunne føres over til Styrbord eller Bagbord.

Bommen ligger vandret og er baade længere og sværere end Gaffelen. Ligesom denne slutter den med en Klo omkring Masten, og i den anden Ende bærer den Bomskødet, hvormed den hales over til Siden, og Bomdirken, hvori den kan løftes.

Et Gaffelsejl opgives paa forskellig Maade. Man kan ligefrem trække Gaffelen ned og lade hele Sejlet glide ned mod Bommen, hvor det da lægges i Længdefolder og fastbindes. Eller det hales ind til Masten; Gaffelliget, der i saa Fald har Ringe omkring Gaffelen, ved en Indhaler, Agterliget ved Givtove. Eller endelig, naar Gaffelliget er fast, ved i Givtove at inddrage Agterliget saavel til Gaffelen som til Masten.

Tremastede Skibe have altid et Gaffelsejl paa Mesanmasten, der har sit Navn efter det; det kaldes nemlig Mesan. Tidligere anvendtes Gaffelsejl ogsaa paa de andre Master og benævnedes da Gaffelfok og Gaffelabe (resp. paa Fore- og Storemast). Nu til Dags erstattes de som oftest af Stagsejl. Paa to-mastede Skibe er det ligeledes fortrinsvis i Brug paa den agterste Mast. Paa en Brig kaldes det Brigsejl (Tavle XXIII), paa Skonnertribriger og Skonnerter Storsejl (Tavle IX, XV), paa Galeaser Mesan. Ogsaa her træde ofte Stagsejl i Stedet for det forreste Gaffelsejl. Paa Skonnerter bibeholdes det i Reglen, paa

Tavle VII. Et Bougspryd.

I. Klyverbom.	VII. Kranbjælke.	5. Fore-Stængestag.	11. Jager-Pyntenets-Forhaler.
II. Æselshoved.	1. Fore-Bovenbram-	6. Fokkestag.	12. Klyver-Pyntenets-For-
III. Pyntenetstok.	eller Røjelstag.	7. Jagerbardun.	haler.
IV. Spryd.	2. Jagerlejder.	8. Klyverbardun.	13. Pyntenets-Agterhalere
V. Botelur.	3. Fore-Bramstag.	9. Sprydbardun.	(bagbords og styrbords).
VI. Ankerklyds.	4. Klyverlejder.	10. Trædetov.	

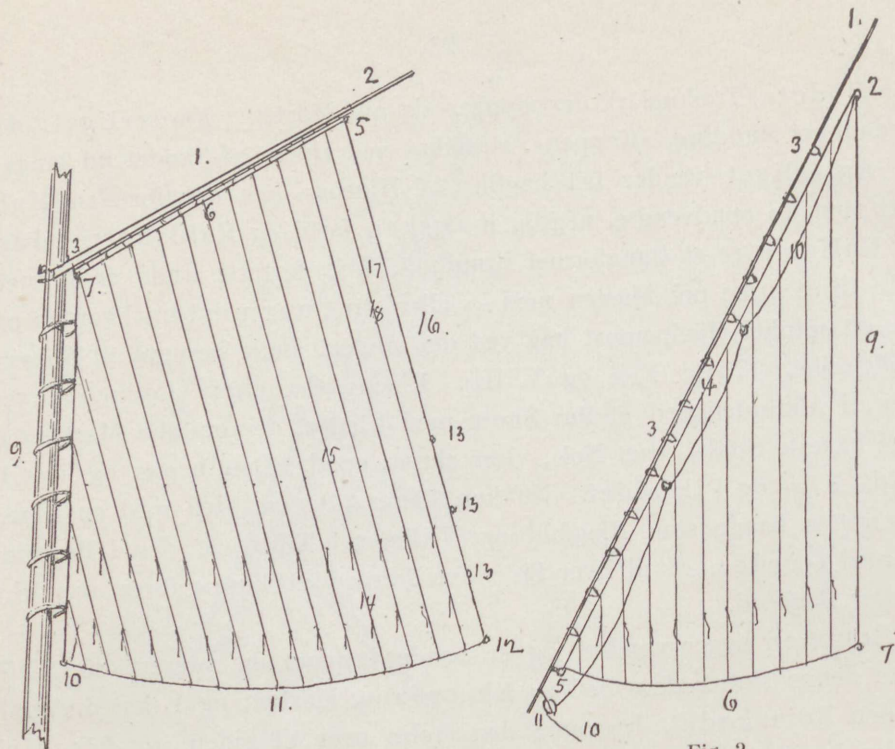


Fig. 1.

Fig. 2.

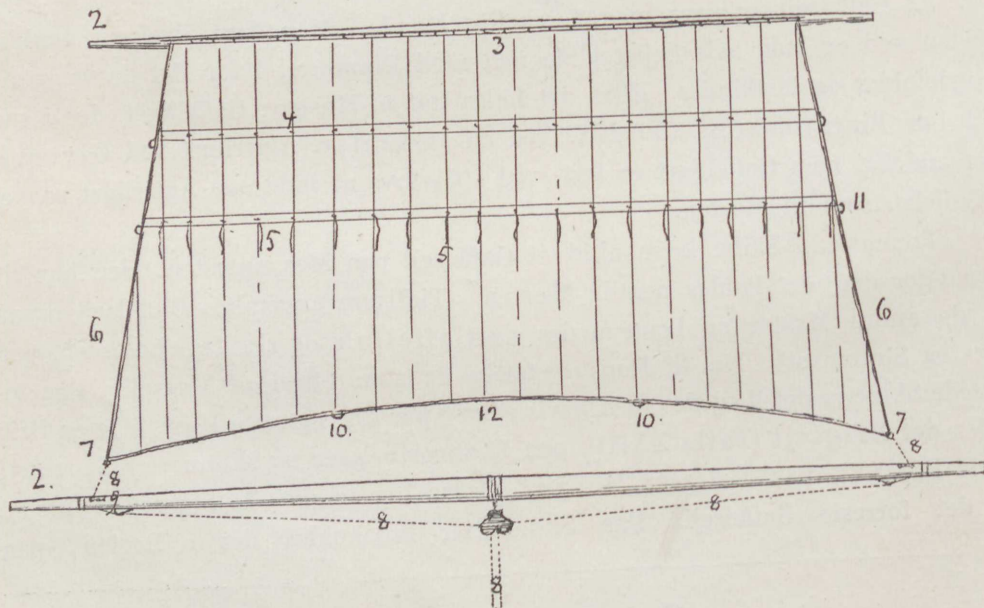


Fig. 3.



Fig. 4.

Table VIII. Sejl.

For- og Agter-Skonnerter altid, og benævnes Skonnertsejl (Tavle IX D, XV). Paa Galeaser kaldes det forreste Gaffelsejl: Storsejl (Tab. XVIII Fig. 3 e), det bageste Mesan (sammesteds f.).

Over Gaffelsejlet anbringes paa Barker, Skonnertbrigger, Skonnerter, Galeaser, Slupper, Kuttere og Jagter et Gaffeltopsejl. Foruden det Arrangement, der er vist paa Tegningen (Tavle IX F, XV), kan det ogsaa ophænges i en Gaffeltopsejlsraa. (Se Tavle XXIV Fig. 3).

Raasejlets øverste Lig er fastslaaet til en Raa. (Tavle VIII Fig. 3).

Denne er et stangformet Rundholt, der ophænges vandret paa tværs af Mastens Forside. Den er førest paa Midten og tilspidset mod begge Ender, Nokkerne. Langs Overkanten har den et »Stræktov«, en Jærnstang, hvortil Sejlet fæstes. Den holdes ind til Masten ved en Bøjle eller Rakke (se Tavle VIII Fig. 4); denne er paa »Underræerne« (d: Fokke-, Stor- og Bergineraaen) samt paa Undermærsæraaen af en mere sammensat Konstruktion, der tillader en Svingning af Raaen i forskellig Retning (Tavle V 14). De kunne saaledes »kajes«, bringes i en Skraastilling med den ene Nok ned, den anden op; derved undgaas Kollision med andre Skibes Tovværk (Tavle XIX). Skulle ogsaa de øvrige Ræer kajes — en Maade at vise Sorg paa — maa de først udrakkes. En Raa hejses og fires i Faldet og hænger, naar Sejlet er opgivet og Raaen sænket, i sine Toplenter, Tove fra Masten ud til Nokkerne. (Tavle X. 1—3). Naar Sejlet sættes til, hejses Raaen højere op, hvorved Toplenterne slækkes og hænge som Buer under Raaen (se Tavle XIV. 1—3). Undermærsæraerne, der altid forblive paa deres Plads, have som Regel ingen Toplenter, undtagen paa meget store Skibe for at støtte den svære Raa; de ere da fastgjorte midt imellem Nokken og Raaens

Tavle VIII. Sejl.

Fig. 1. Gaffelsejl.

1. Gaffel.	5. Faldshorn.	9. Mastebaand.	13. Rebkous.	16. Agterlig.
2. Gaffelens Nok.	6. Gaffellig.	10. Halsbarm.	14. Rebbaand.	17. Brog.
3. — Klo.	7. Kværken.	11. Underlig.	15. Rebhuller.	18. Naad.
4. — Rakke.	8. Mastelig.	12. Skødbarm.		

Fig. 2. Stagsejl.

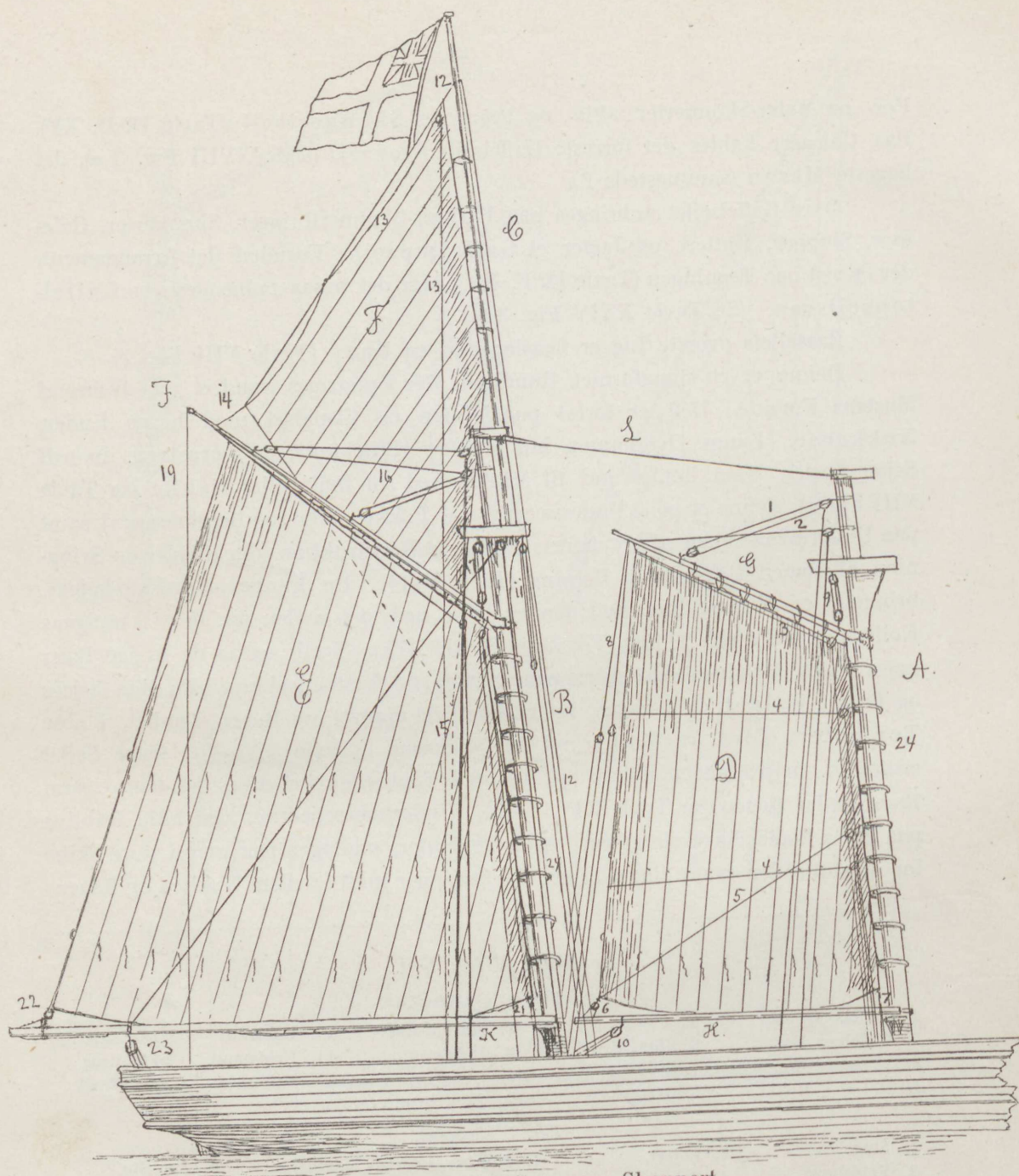
1. Stag.	3. Løjert.	5. Halsbarm.	7. Skødbarm.	9. Agterlig.
2. Faldshorn.	4. Standerlig.	6. Underlig.	8. Rebbaand.	10. Nedhaler.
				11. Blok til samme.

Fig. 3. Raasejl (Topsejl til en Topsejls Skonnert).

1. Raa.	4. Rebbolt.	7. Skødbarm.	10. Buggaardingsløjert.
2. Raaens Nok.	5. Rebbaand.	8. Skøde.	11. Rebløjert.
3. Raalig.	6. Staaende Lig el. Sidelig.	9. Skivgat.	12. Underlig.

Fig. 4. En Raa (Bramraa).

1. Rakke.	2. Nok.	3. Skivgat til Rojelskodet.
-----------	---------	-----------------------------



Tavle IX. Gaffelsejl paa en Skonnert.

A. Fokkemast.
 B. Stormast.
 C. Storstang.
 D. Skonnertsejl.
 E. Storsejl.
 F. Gaffeltopsejl.
 G. Skonnertsejlets Gaffel.
 H. — Bom.
 I. Storsejlets Gaffel.

K. Storsejlets Bom.
 L. Storestag.
 1. Skonnertsejlets Pikfald.
 2. — Udhaler.
 3. — Indhaler.
 4. — Givtov.
 5. — Givtov.
 6. — Springskode.
 7. — Hals.

8. Gærder.
 9. Skonnertsejlets Klofald.
 10. — Bomskode.
 11. — Bomdirk.
 12. Gaffeltopsejlsfald.
 13. — Skøde.
 14. — Skøde.
 15. — Hals.
 16. Storsejlets Pikfald.

17. Storsejlets Klofald.
 18. — Bomdirk.
 19. Gaffelens Nedhaler.
 20. Ophaler til Halsbar-
 men.
 21. Halsen.
 22. Storskode.
 23. Bomskode.
 24. Mastebaand.

Midte. Underræernes Toplenter ledes igennem Blokke i Æselshovedet, saa at de kunne forkortes og forlænges efter Behov.

Den vigtigste Bevægelse, der skal kunne udføres med en Raa, er en Svingning om Masten; den skal fra sin Tværstilling kunne føres sidelængs om til Styrbord og Bagbord, saa at den ene Nok viser mere eller mindre skraat fremad, den anden tilbage. Dette kaldes at brase en Raa, og dertil benyttes Braserne, lange Tove, udgaaende fra Raanokkerne, der fra Fokke- og Storrejsningen føres agterud, fra Mesanrejsningen fremad. Ved Blokke og Taljer lettes Haandteringen af de svære Ræer; deres Anbringelse ses paa Tegningen Tavle XIV (2. 4. 5. 7). Paa store Skibe har Storraaen et dobbelt Sæt Braser foruden de sædvanlige — der ofte agterude ere befæstede paa en Brasedavit (se Tavle XIX P.) — et Par, der gaa forefter, de saakaldte »Kontrabramer.»

Paa Nokken af nogle Ræer sidder en Bøjle til Læsejlsspiret, en smækker Raa, hvis inderste Ende er fastsurret henimod Raaens Midte, medens den yderste er stukket igennem Bøjlen. Naar Læsejl skulle tilsættes, »fures« Spirene ud langs Raaen. (Tavle XIII 6. 11).

Paa Midten af Raaen er ophængt Blokke til Skøder, Gaardinger, Givtove og Rebtaljer. Paa Undermærseraa sidder Givtovsblokken længere ude, fordi Skødbarmen paa Grund af Sejlets ringe Højde ikke vilde kunne række op til Midten (se Tavle XI 7). Paa Nokken til de Sejl, der have Reb, hænger en Blok til Rebtaljen.

Ræerne navngives efter det Sejl, de føre.

Raasejlet er firkantet, Overliget, som sagt, fastslaaet til Raaen. Herfra skraane Sideligene, de »staaende Lig«, nedad og udefter, saa at Underliget, der danner en indbuget Linie, »Gillingen«, er bredere end Raaliget. (Tavle VIII Fig. 3).

Tværs over Raasejlet kan der være fra een til fire Rækker Rebbaand, og udfor hver findes da i Liget en Rebløjert (se Tavle VIII Fig. 3, 11). Undersejlene 3: Fok, Storsejl og Berginesejl, have 1 à 2 Reb, Mærsejlene 3 à 4, Topsejlet paa en Topsejls-Skonnert 2; de øvrige Raasejl have ingen Reb.

I begge de nederste Hjørner anbringes Skøder, hvormed de udspændes til Raaen nedenfor. Skøderne føres igennem Skivgatter — Huller i Raaen, i hvilke der sidder en Skive, der kan drejes om sin Akse (Tavle VIII Fig. 4, 3). Undersejlene have i hvert af deres nederste fri Hjørner to Tove, hvoraf det, der hales fortil, kaldes Halsen, det bageste Skødet (Tavle XI 12, 11, XII, XIV). I begge de nederste Hjørner ere ogsaa Givtovene anbragte; de forløbe over Bagsiden af Sejlet op gennem en Blok omtrent midtvejs paa Raaen. Mod dette Punkt trækkes altsaa Hjørnet op, naar man haler i Givtovet, efterat Skødet er gjort los. Vil man atter have det ned paa sin Plads, trækker man i Skødet og firer paa Givtovet. Alle Raasejl have Givtove undtagen Overmærsejlet, hvis Skødbarme

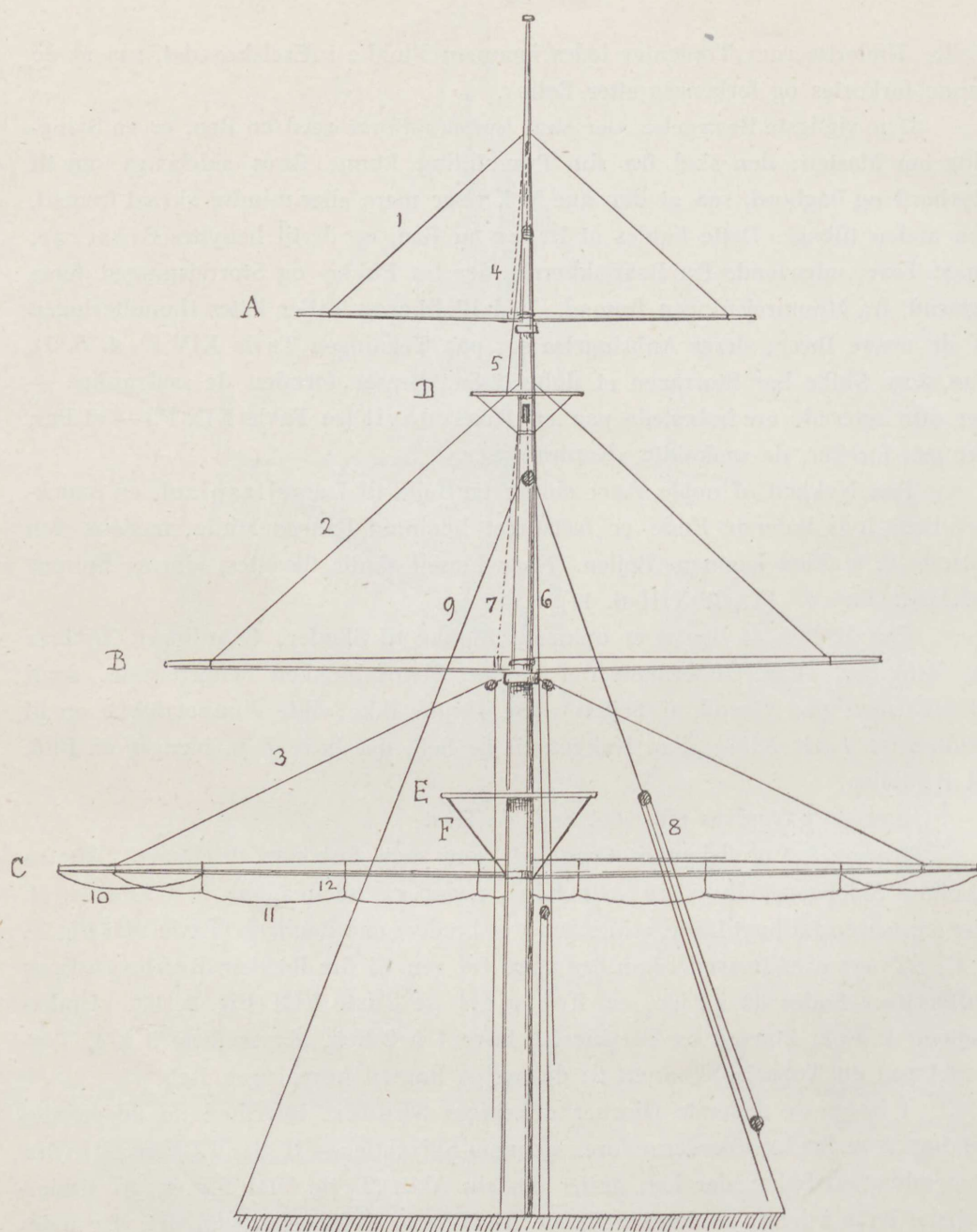


Table X. Røer paa Stormasten.

A. Store Bramraa.	1. Store Bram-Toplent.	7. Drejereb til Mærseraaen.
B. Store Mærseraa.	2. Store Mærse-Toplent.	8. Mærsefald.
C. Storaa.	3. Store Toplent.	9. Mantel til samme.
D. Store Stængesaling.	4. Drejereb til Bramraaen.	10. Nokpert.
E. Store-Mærs.	5. Mantel til Bramfaldet.	11. Pert eller Trædetov.
F. Pyttingsvant.	6. Bramfald.	12. Hest.

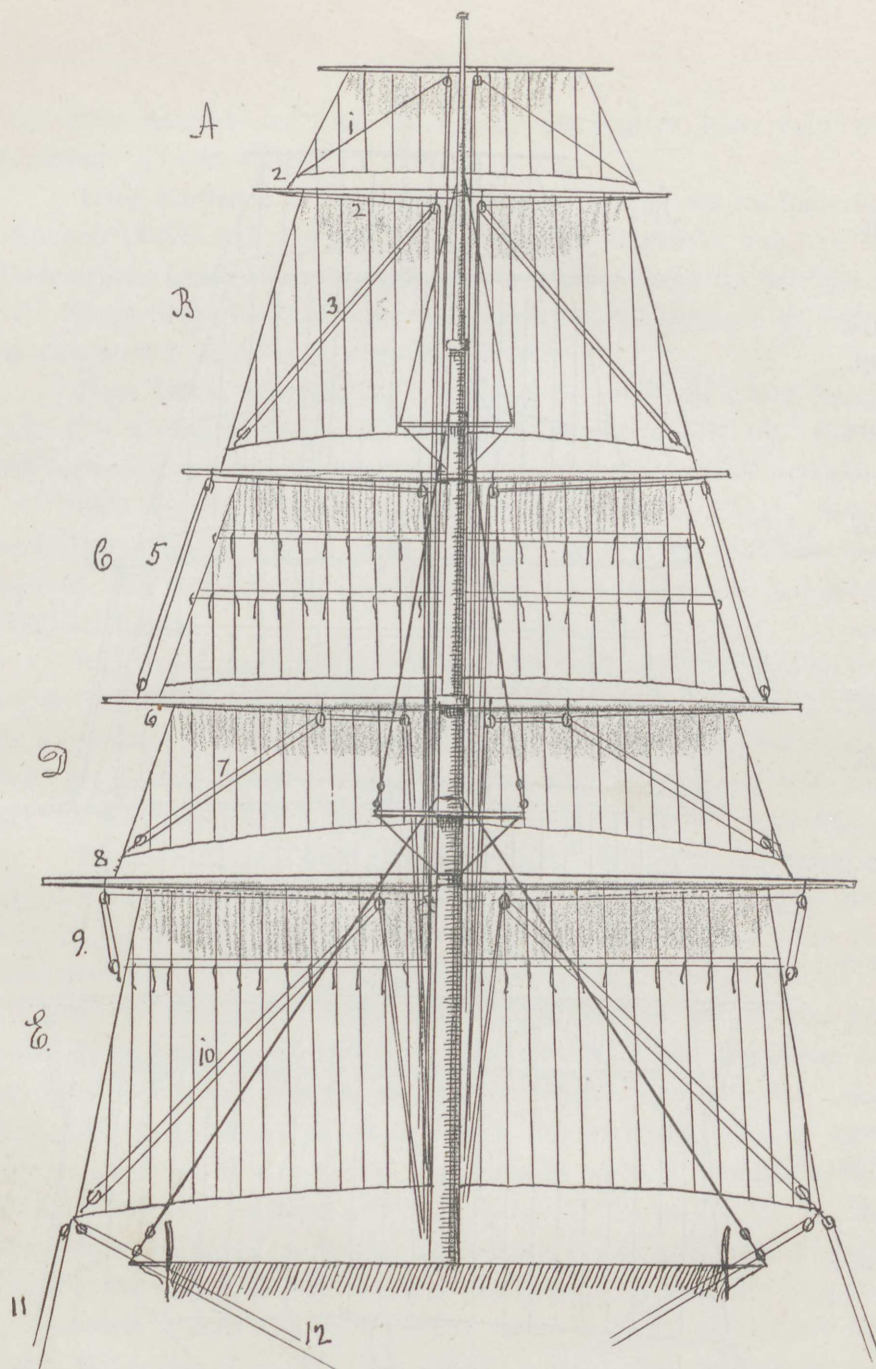


Table XI. Raasejl paa Stormasten (sete bagfra, fra Luvart).

- | | | | |
|------------------------------------|------------------|----------------------------------|-------------------|
| A. Røjel eller Boven-
bramsejl. | E. Storsejl. | 5. Overmærsersaas Ned-
haler. | 9. Rebtalje. |
| B. Bramsejl. | 1. Røjel-Givtov. | 6. Overmærsejls Skøde. | 10. Store-Givtov. |
| C. Overmærsejl. | 2. — -Skøde. | 7. Undermærsejls Givtov. | 11. — -Hals. |
| D. Undermærsejl. | 3. Bram-Givtov. | 8. — Skøde. | 12. Storskøde. |
| | 4. — -Skøde. | | |

- A. Røjel eller Bovenbramsejl.
 B. Bramsejl.
 C. Overmærsejl.
 D. Undermærsejl.
 E. Storsejl.
 1. Røjel-Buggaarding.
 2. Røjel-Skode.
 3. Bram-Buggaarding.
 4. Bram-Skode.
 5. Overmærseraas Nedhaler.
 6. Overmærsejls Buggaarding.
 7. Overmærsejls Skode.
 8. Undermærsejls Buggaarding.
 9. Undermærsejls Skode.
 10. Storsejlets Rebtalje.
 11. Storsejlets Nokgaarding.
 12. Blok i Stræktovet til samme.
 13. Storsejlets Buggaarding.
 14. Kouser paa Tamp til samme (befæstede til Rakken).
 15. Storskode.
 16. Storehals.
 17. Store-Bugline.
 18. Beslaasejsinger.

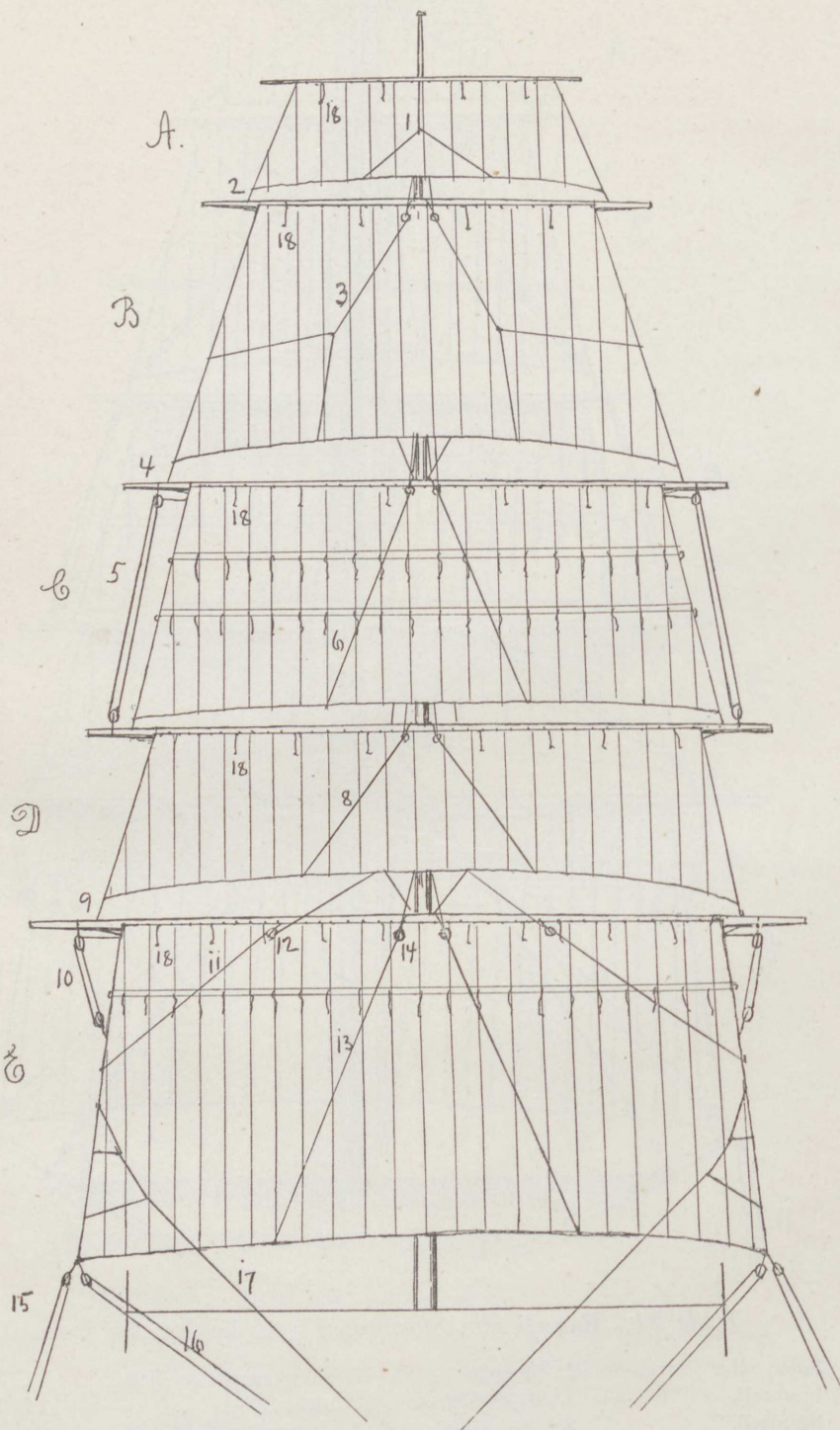


Table XII. Raasejl paa Stormasten (sete forfra, fra Læ).

altid blive staaende ved Underraaen; skal det opgives, haler man Overraaen ned til denne. (Tavle XI. c.).

Over Forfladen af Sejlet stile Buggaardingerne fra Underliget op imod »Kouser« (Tavle XII, 14) paa Raaen og derfra til Blokke inde ved Masten. Paa Undersejlene haves tillige Nokgaardinger, der udgaa fra Sideligene (Tavle XII, 11). Begge Slags Gaardinger gøre Tjeneste ved Bjærgningen af Sejlet derved, at de dæmpe det og drage det op imod Raaen.

Naar Sejlet i Givtove og Gaardinger er løftet op under Raaen, »beslaas« det, d. v. s. bindes fast med »Sejsinger« (se Tavle XII, 18). For at beskytte det beslaaede Sejl kan det dækkes med en Presenning, den saakaldte »Særk«.

Skal der rebes, sænkes Raaen ved Firing paa Faldet, Sideligene hales op i Rebtaljen (Tavle XI, 9 og 5); et Stykke Reb, en »Stikbout« sættes i Rebløjerten, som hives op, og endelig knyttes Rebbaandene om den optrukne Del af Sejlet og Raaen.

Bugliner hørte tidligere med til ethvert Raasejls Udstyr, men nu til Dags ere de paa Handelsskibe afskaffede undtagen for Undersejlenes Vedkommende. De anvendes ved Bidevindsejlads til at strække det luv Sidelig indefter og fortil. Den læ Bugline hænger slækt ned. Anordningen ses paa Tegningerne Tavle XII, 17, XXII og XXIII. Linen stikkes i en »Hanefod« i Sideliget.

Til en fuldrigget Mast (Tavle XI, XII, XIII) hører regelmæssigt fire Raasejl, der fra oven nedefter have følgende Navne: 1) Røjel- eller Bovenbramsejl (A), 2) Bramsejl (B), 3) Mærsejl, der paa saa godt som alle Koffardiskibe er dobbelt: Over- (C) og Undermærsejl (D), og 4) Undersejlet (E), der paa Fokkemasten hedder Fok, paa Stormasten Storsejl og paa Krydsmasten, saafremt Undersejl føres, Berginesejl (Tavle XX, 29). De øvrige Sejl faa som nærmere Betegnelse Tilføjelsen: »Fore«, »Store« eller »Kryds«. Krydsmastens Raasejl benævnes dog som oftest paa en lidt afvigende Maade, idet Mærsejlet gaar under Navn af Krydssejl, og Bramsejl og Røjel derefter henholdsvis kaldes Bovenkryds- og Bovenbovenkrydssejl (Tavle XX, 28, 27, 26, 25). Paa Skonnertmasten haves Bramsejl og Topsejl (Tavle XVIII Fig. 1 f.), hvilket sidste svarer til Mærsejlet. Fokkeraaen har paa Skonnerter intet fast Sejl, men ved plat og rumskøds Sejlads kan en Bredfok sættes op under den (Tavle XXV, Fig. 2 og 3). Skibe, der ellers ikke føre Raasejl, som Jagter og Galeaser, have dog en Bredfokkeraa og have et dertil hørende Sejl i Beredskab. — Fokken kan undertiden forneden være fastgjort til en Raa eller Bom: Bomfok.

Er der endnu et Raasejl over Røjlen, kaldes det en Skøjsel (Tavle XX, 6 og 15). »Skyskrabere« og »Maanerækkere« eksistere nærmest blot af Navn.

Læsejl (Tavle XIII) ere Raasejl, der kunne ophænges under Nokkerne udenfor de faste Raasejl og saaledes forøge dissers Flade i Bredden. De sættes

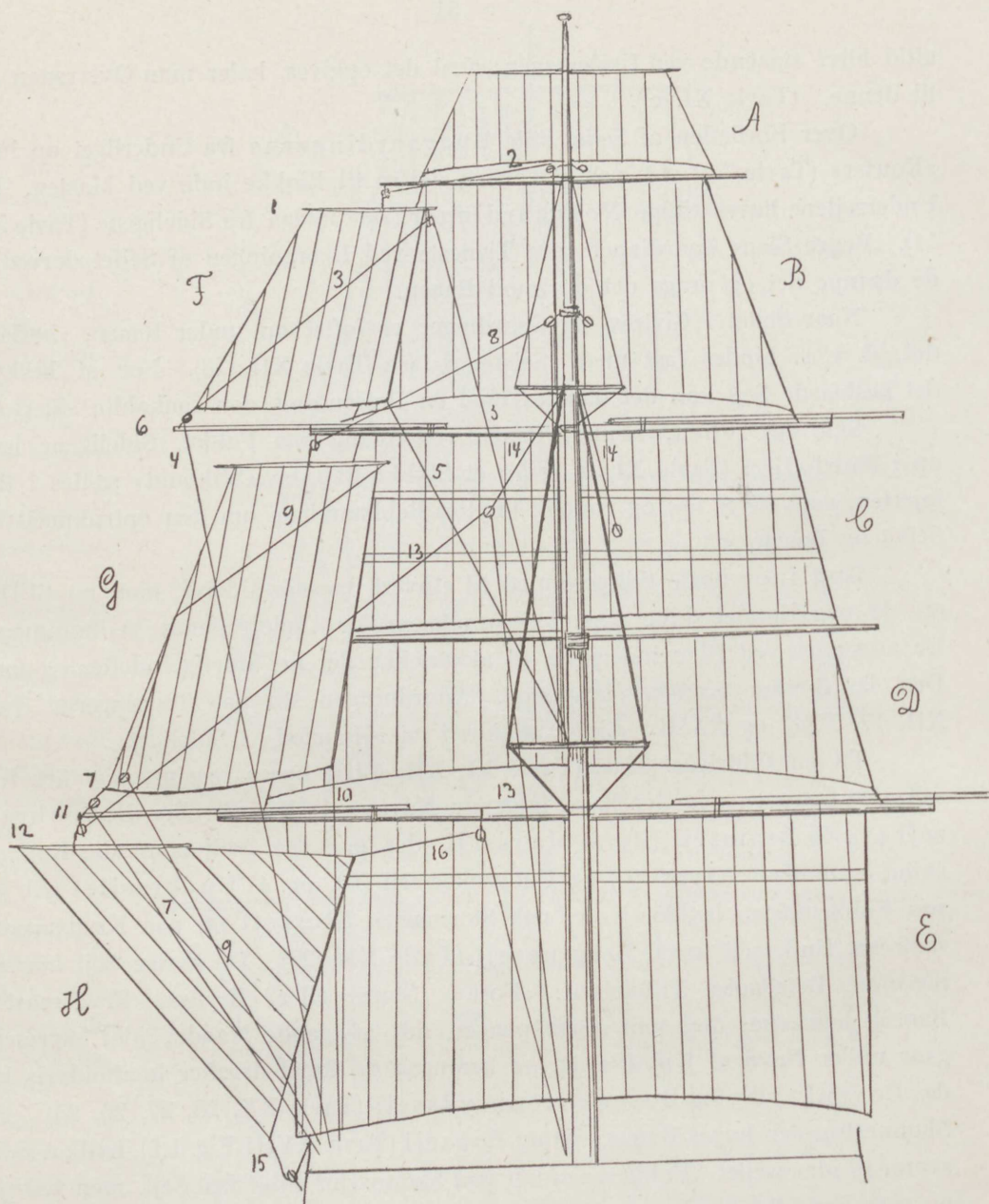


Table XIII. Læsejl paa Fokkemasten.

- | | | |
|------------------------------------|--|------------------------------|
| A. Fore-Røjel eller Bovenbramsejl. | 1. Bramlæsejls Raas. | 8. Bovenlæsejls Fald. |
| B. Fore-Bramsejl. | 2. — Fald. | 9. — Nedhaler eller Bekajer. |
| C. — Overmærssejl. | 3. — Nedhaler. | 10. — Binnenskode. |
| D. — Undermærssejl. | 4. — ydre eller Bøjten-Skode. | 11. Fokke-Læsejlsspir. |
| E. Fok. | 5. Bramlæsejls indre eller Binn-Skode. | 12. Underlæsejls Raas. |
| F. Bramlæsejl. | 6. Mærse-Læsejlsspir. | 13. — ydre Fald. |
| G. Boven- eller Mærse-Læsejl. | 7. Bovenlæsejls Bøjten-Skode. | 14. Skinkel til samme. |
| H. Under- eller Fokke-Læsejl. | | 15. Underlæsejls Skode. |
| | | 16. — indre Fald. |

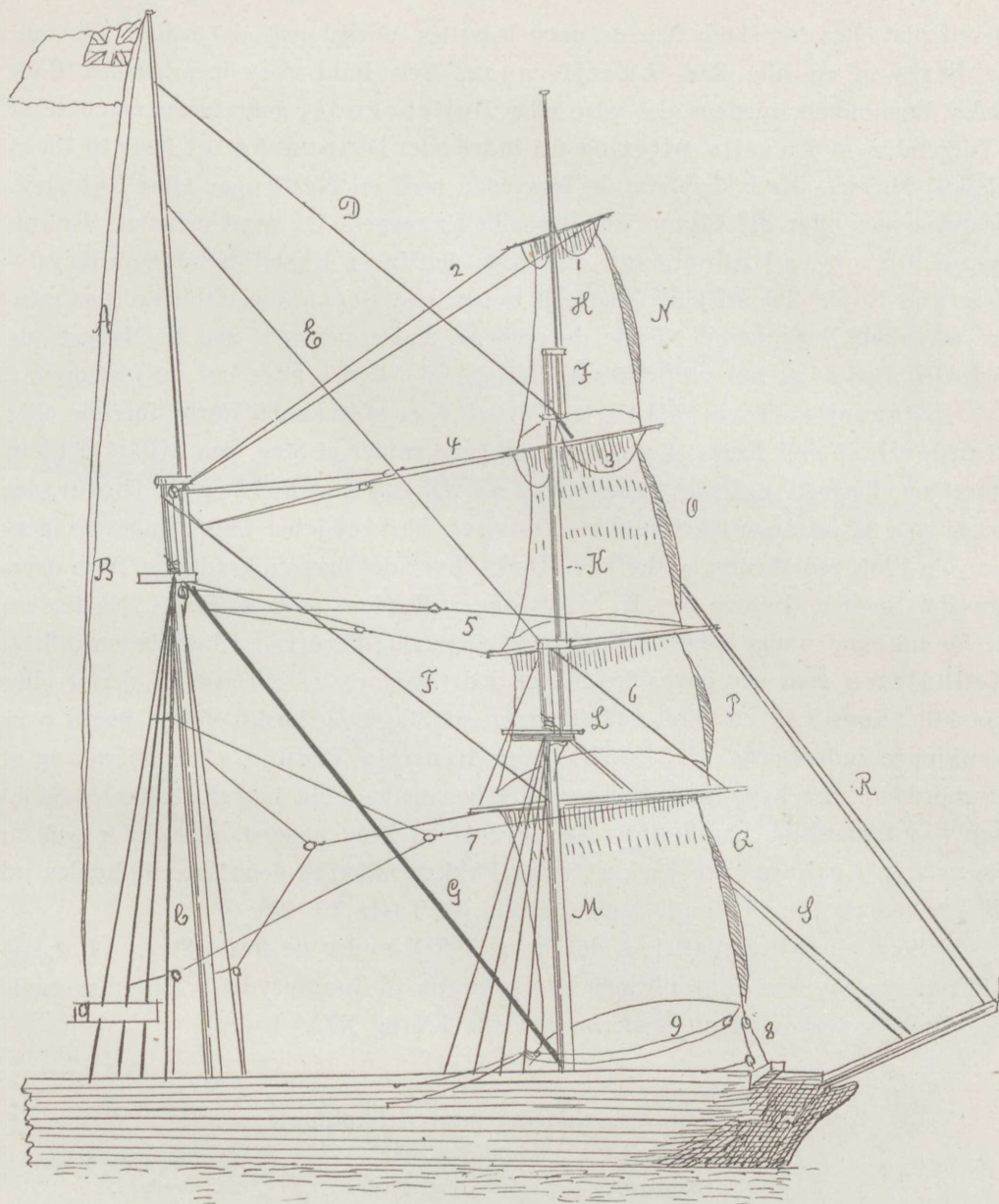


Table XIV. Braser m. m. paa en Skonnertbrig.

A. Storstang.	H. Bramstang.	P. Undermærsej.	4. Overmærse Bras.
B. Store-Saling.	I. Fore-Saling.	Q. Fok.	5. Undermærse Bras.
C. Stormast.	K. Fore-Stang.	R. Fore-Stængestag.	6. Fokke-Toplent.
D. Store-Bramstag.	L. Mærset.	S. Fokkestag.	7. Fokke-Bras.
E. — Stængestag.	M. Fokkemast.	1. Bram-Toplent.	8. Fokkehals.
F. — Mellemstag.	N. Bramsejl.	2. Brambras.	9. Fokkeskode.
G. Storestag.	O. Overmærsej.	3. Mærse-Toplent.	10. Lanternebræt.

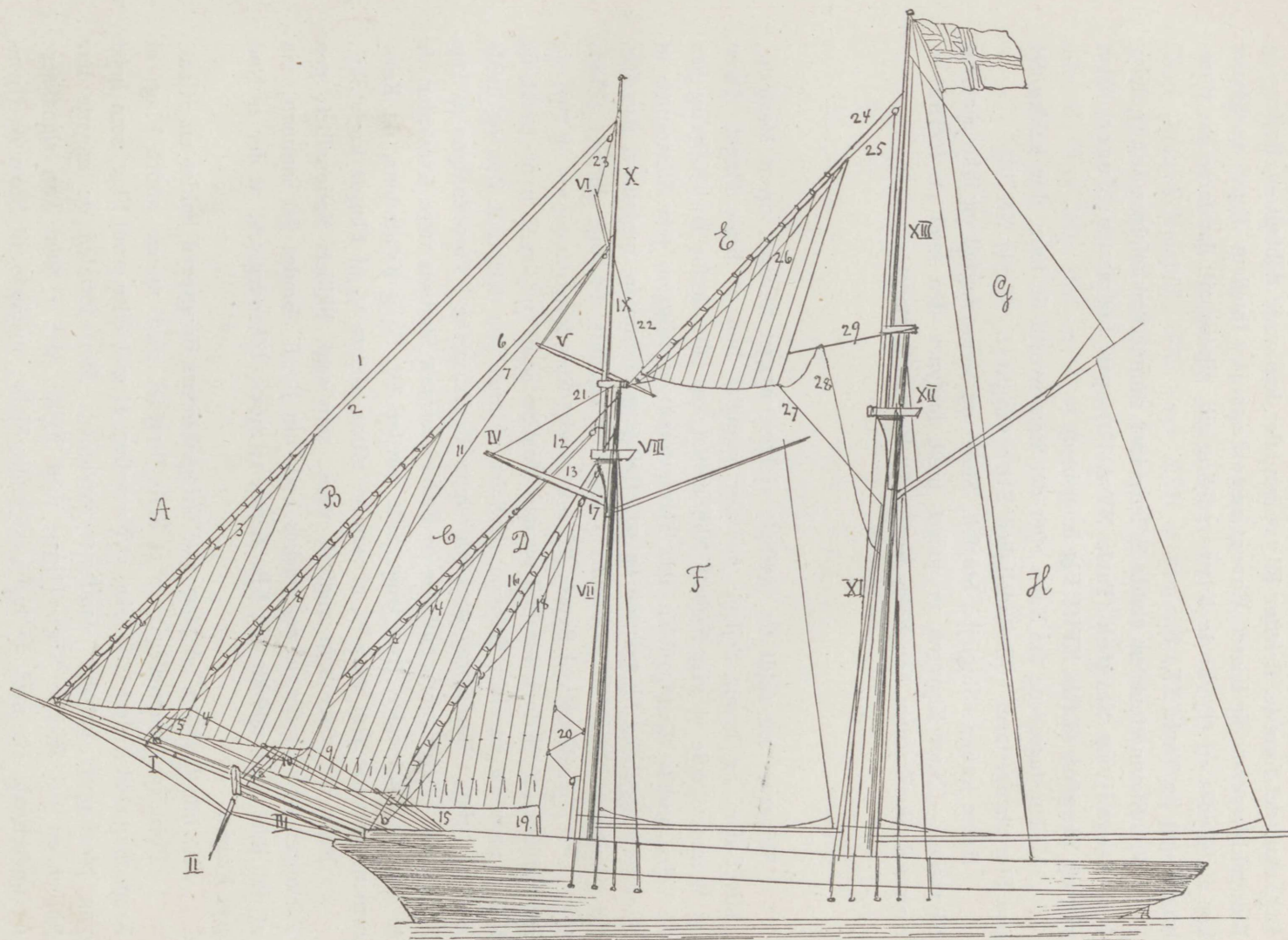
til ved plat eller rumskøds Sejlads, men benyttes aldrig, naar der sejles bidevind. De bæres af en lille Raa, Læsejlsraaen, hvis Fald vises igennem en Blok under Raanokken, medens det ydre eller Bøjtenskødet gaar igennem en Blok i Yderenden af Læsejlsspiret og det indre eller Binnenskødet farer til Dæks eller til Mærset. Endvidere ere de forsynede med en Nedhaler eller Bekajer. De benævnes efter det tilsvarende Raasejl eller regnede fra oven nedefter: Bramlæsejl, Boven- og Underlæsejl. Storsejlet har ingen Læsejl saalidt som Kryds-mastens Sejl. Til dobbelte Mærsejl svarer paa store Skibe dobbelte, paa mindre et enkelt Bovenlæsejl. Naar de opgives, hales de øvre ned til Mærset, de nedre til Dæks, og Spirene, der vare furede ud, skydes atter ind og fastgøres.

Stagsejlet (Tavle VIII Fig 2; Tavle XV) er af trekantet Form; forreste eller Standerliget er i Ringe, Løjerter, ophængt under et Stag, paa hvilket det kan »fare« op eller ned, naar det hejses eller fires ved Hjælp af Fald og Nedhaler, der begge tage fat i øverste Hjørne, Faldshornet. Faldet løber langs Staget op igennem en Blok ved Masten og derfra til Dæks, hvor det ligesom saadanne Tøve overhovedet, Skøder, Givtove o. s. fr. vikles om, »tilkastet« en Koffilnagle. Nagler ere derfor anbragte mange Steder, i Naglebænke omkring Masterne, i Lønningen o. fl. St. Nedhaleren gaar ned jævnsides Staget, ledet igennem en eller flere Løjerter eller særskilte Kouser til en Blok ved Grunden af Staget og herfra videre bagtil over Lønningen indenbords. I Skødbarmen hænge to Skøder, et bagbords og et styrbords; under Sejladsen strammes det læ, medens det luv er slækt. Stagfokken paa Smaaskibe har kun eet Skøde med en Ring nederst, der glider paa en Jærnstang, Løjebom, paa Dækket foran Fokkemasten, og dens Agterlig holdes ud til Læ ved en Line i Vantet, »Ørefigenet« (se Tavle XV 20).

Som allerede omtalt kan der hænges Sejl under de fleste Stag. »Forstag-sejlene« ere de, som ere anbragte paa Lejderne til Bougspryd, »Mellemstagsejl« de, der opsættes imellem Masterne. (Tavle XV og XX).

Tavle XV. Stagsejl paa en Skonnert.

A. Jager.	VI. Bramraa.	6. Klyverlejder.	19. Stagfokke-Skøde.
B. Klyver.	VII. Fokkemast.	7. Klyver-Fald.	20. Ørefigen.
C. Stagsejl.	VIII. Fore-Saling.	8. — Nedhaler.	21. Fokke-Toplent.
D. Stagfok.	IX. Fore-Stang.	9. — Skøde (bagbords).	22. Topsejls-Toplent.
E. Mellemstagsejl.	X. Fore-Bramtop.	10. — — (styrbords).	23. Bram-Toplent.
F. Skonnertsejl.	XI. Stormast.	11. Fore-Stængestag.	24. Store-Stængestag.
G. Gaffeltopsejl.	XII. Store-Saling.	12. Stagsejlslejder.	25. Mellemstagsejls Fald.
H. Storsejl.	XIII. Storstang.	13. Stagsejls-Fald.	26. — Nedhaler.
I. Klyverbom.	1. Jagerlejder.	14. Stagsejls Nedhaler.	27. — Skøde (bag-
II. Pyntenetstok.	2. Jager-Fald.	15. Stagsejls Skøde (bagb.).	bords).
III. Spryd.	3. — Nedhaler.	16. Fokkestag.	28. Mellemstagsejls Skøde (styrbords).
IV. Fokkeraa.	4. — Skøde (bagb.).	17. Stagfokke-Fald.	29. Storestag.
V. Topsejlsraa.	5. — — (styrb.).	18. — Nedhaler.	



Tavle XV. Stagsejl paa en Skonnert.

Til en fuldrigget Fokkemast hører efter Regelen tre Forstagsejl, nemlig Jageren, det forreste, derefter Klyveren, der kan være dobbelt — »Bøjten- og Binnenklyver« — og bagest Forestængestagsejl. Imellem Jager og Klyver kan indskydes en flyvende Klyver, flying gib, gib-topsail, der farer paa Forebramstaget (se Tavle XX. 2).

Paa Skonnertmasten hedde Sejlene efter samme Rækkefølge: Jager, Klyver, Stagsejl og Stagfok (Tavle XV A—D); paa Jagtmasten: Jager, Klyver og Stagfok (Tavle XVIII Fig 5. a, b, c).

Mellemstagsejlene faa Navn efter det Stag, hvortil de høre, dog kaldes det paa Storestængestaget i Almindelighed Storestagsejl. (Tavle XX 14).

Rebes kunne »Stagsejl«, Stagfok, Store- og Mesanstagsejl og ikke sjældent Klyveren. — Naar Klyveren er meget bred, forsynes den med en Frihaler, hvormed Skødbarmen kan hales frem over Forestængestaget.

Skibet er nu fuldt og færdigt; vi have bygget Skroget, opsat Masterne, afstivet dem og hængt Sejlene op; der mangler blot at hejse **Flaget**. Først og fremmest ville vi vise Skibets Nationalitet og lade derfor Dannebrog gaa til Vejrs under Mesangaffelen paa Tremasteren og Briggen, paa Stortoppen af Skonnertbriggen og Skonnerten og paa Galeasens Mesantop, medens vi paa Jagten plante en Stage, et »Flagspil« i Hækken og lade det vaje derfra. (Tavle XXVI). Vi glæde os ved Synet; thi intet andet Flag forekommer os at tage sig saa brillant ud til de hvide Sejl og den blaa Sø som vort eget; hvor friskt og livligt, naar det smælder deroppe, og Solen skinner paa dets røde Dug og hvide Kors! Et rigtigt Dannebrog skal fyldestgøre Fordringerne i Forordningen af 11te Juli 1748. Efter denne skulle de to Felter nærmest Stangen være Kvadrater, de to yderste Rektangler, hvis lange Side maaler $1\frac{1}{2}$ Gang Kvadratens, og Korsarmenes Bredde skal være $\frac{1}{3}$ af samme, altsaa udgøre $\frac{1}{7}$ af Flagets korte Side.

Naar det vajer som angivet, vises, som sagt, Skibets Nationalitet; paa Fortoppen betyder det, at der ønskes Lods om Bord. Bindes det sammen, saa at det ikke kan udfolde sig frit, hejses »i Sjøv«, tilkendegives, at der er Nød paa Færde.

Et lille Flag fra en Stage paa Orlogsskibenes Bougspryd kaldes en »Gøs«.

Foruden Nationsflaget er et Skib forsynet med mange andre Flag; et Kontorflag med Rederiets Mærke, et Navneflag, et gult eller grønt Flag, som hejst paa Stortoppen betyder »smit som Sygdom«. Men foruden de nævnte har Skibet en hel Række Signalflag, med hvilke det i Søen kan signalisere og underholde sig med de forbigående Skibe, meddele sit Navn og Hjem-

stavn, sende Hilsen, forlange Oplysninger og Hjælp, hvis det trænger dertil, o. s. v., o. s. v. Signalsproget er meget righoldigt; thi med 18 Flag sammenstillede i Grupper paa 2, 3 og 4 kan der frembringes 78,642 Kombinationer! Og det er ligemeget, hvad Sprog den Anden taler; thi Systemet er internationalt, en Slags praktisk Volapük. Paa Tavle XXII er fremstillet et Eksempel paa Signa-
lisering; Briggen har spurgt om Barkens Hjemsted, og denne har hejst de til Bogstaverne B, D, K, Q svarende Signaler; kan Spørgeren ikke fortolke dem udenad, kan han slaa op i sit Leksikon og hurtigt udfinde, at de betyde »Hamburg«.

CAP. 2. DE FORSKELLIGE KLASSER AF SKIBE.

Grundlaget for Inddelingen danner Masternes Antal og deres Takling. En meget mere underordnet men dog ikke helt uvæsentlig Rolle spiller i saa Henseende Skroget, idet det hos nogle Arter af Skibe har en særegen Form.

Med Hensyn til Taklingen kunne vi, som allerede tidligere anført, skelne mellem tre Slags Master, nemlig:

1. Den fuldriggede, der sammensættes af tre Stykker, Undermast, Fastestang og Bramstang, og har baade Mærs og Stængesaling. Den fører Raasejl paa alle sine Dele. (Tavle IV, Fig. 1 og 2).

2. Den skonnertriggede Mast bestaar af to Stykker, Mast og Stang, der forenes i en Stængesaling. Den har intet Mærs. Af Sejl bærer den enten Gaffelsejl alene eller Raasejl alene eller begge Slags Sejl (Tavle IV Fig. 3).

3. Den jagtriggede Mast er udelt, bestaaende af eet Stykke og fører Gaffelsejl (Tavle IV, Fig. 4).

Ved Kombination af Masternes Antal og Takling fremkommer følgende Klasser. (Masterne regnede forfra bagtil betegnes ved Tallene I, II, III.

A. TREMASTEDE SKIBE.

- | | |
|---|-----------------------|
| 1) I. II. III, fuldriggede: fuldrigget Skib | Fregatskib. |
| 2) I. II fuldriggede, III skonnertrigget med Raasejl | Pinkskib. |
| 3) I. II fuldrigget, III skonnertrigget med Gaffelsejl | Barkskib. |
| 4) I fuldrigget, II. III skonnertrigget med Gaffelsejl | Barkentine. |
| 5) I. II. III skonnertrigget, I. II med Raasejl, III med Gaffelsejl | Polakka. |
| 6) I. II. III skonnertrigget. I med Raasejl, II. III med Gaffelsejl | } Tremastet Skonnert. |
| 7) I. II. III skonnertrigget, alle med Gaffelsejl | |

Tavle XVI. De forskellige Klasser af Skibe.

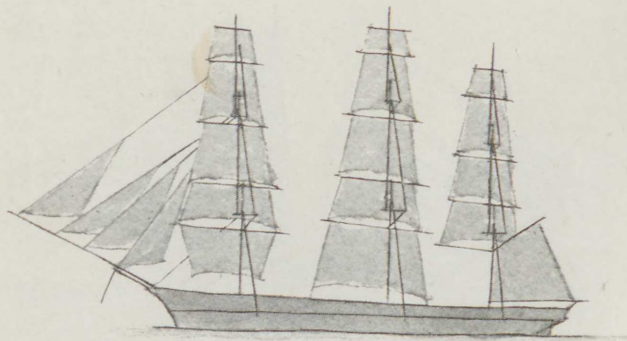


Fig. 1. Fregatskib.
(Se Tavle XX).

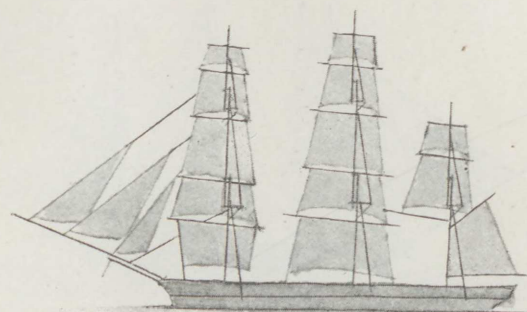


Fig. 2. Pinkslib.

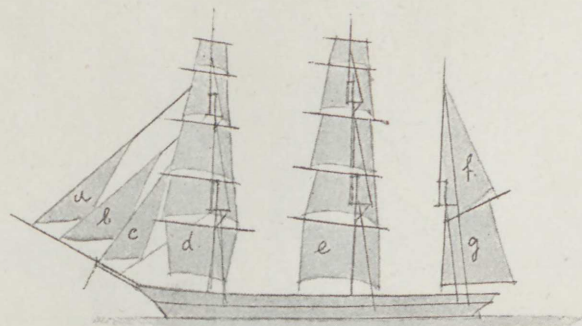


Fig. 3. Barkskib.

- | | | |
|------------|------------------------|-------------------|
| a. Jager. | c. Forestængestagsejl. | e. Storsejl. |
| b. Klyver. | d. Fok. | f. Gaffeltopsejl. |
| | | g. Mesan. |

(Fore- og Store-Røjel, Bramsejl, Over- og Undermørssejl.)

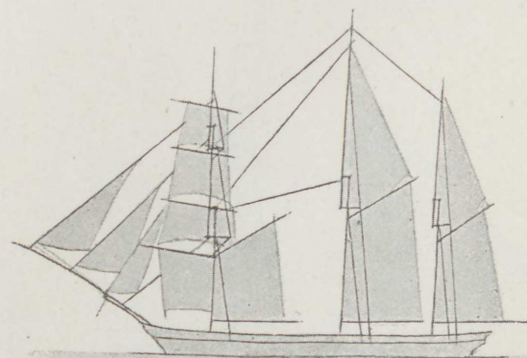


Fig. 4. Barkentine.

Bark

3 Mærke Skennet

Tavle XVII. De forskellige Klasser af Skibe.

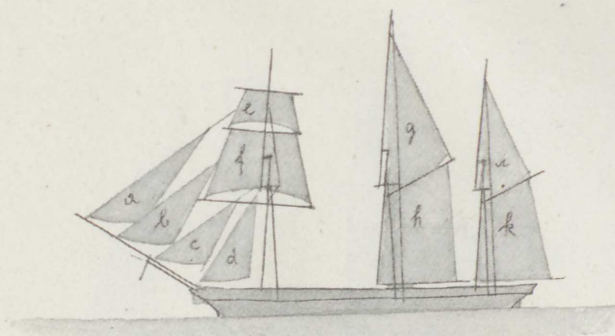


Fig. 1. Tremastet Skonnert.

- | | | | |
|--------------|--------------|---------------|---------------|
| a. Jager. | d. Stagfok. | g. Store-Gaf- | i. Mesan-Gaf- |
| b. Klyver. | e. Bramsejl. | feltopsejl. | feltopsejl. |
| c. Stagsejl. | f. Topsejl. | h. Storsejl. | k. Mesan. |

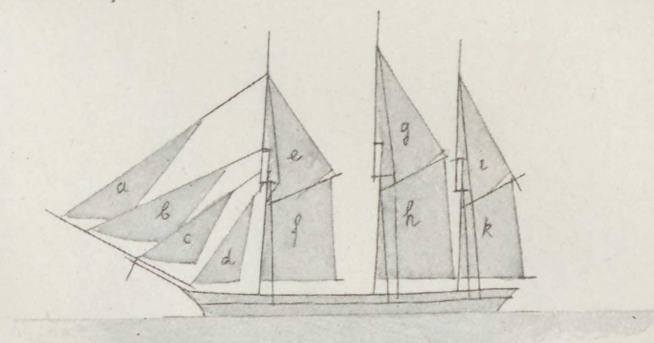


Fig. 2. Tremastet Skonnert.

- | | | | |
|--------------|--------------|---------------|-------------------------|
| a. Jager. | d. Stagfok. | f. Gaffelfok. | h. Storsejl. |
| b. Klyver. | e. Fore-Gaf- | g. Store-Gaf- | i. Mesan-Gaffeltopsejl. |
| c. Stagsejl. | feltopsejl. | feltopsejl. | k. Mesan. |

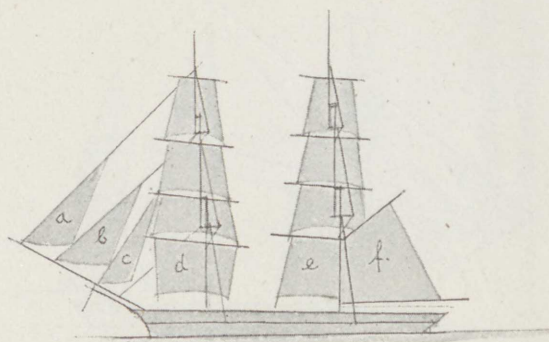


Fig. 3. Brig.

- | | | |
|---|------------------------|--------------|
| a. Jager. | c. Forestængestagsejl. | e. Storsejl. |
| b. Klyver. | d. Fok. | f. Brigsejl. |
| (Fore- og Store-Bramsejl, Over- og Undermærsejl.) | | |

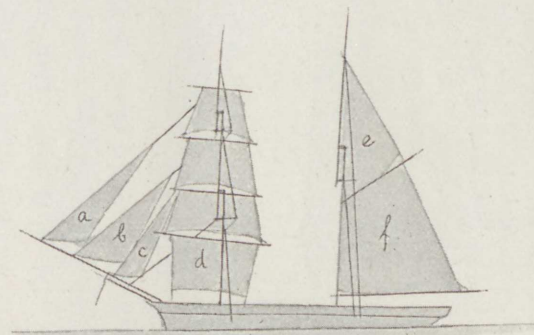


Fig. 4. Skonnertbrig.

- | | | |
|------------------------------------|------------------------|-------------------|
| a. Jager. | c. Forestængestagsejl. | e. Gaffeltopsejl. |
| b. Klyver. | d. Fok. | f. Storsejl. |
| (Bramsejl, Over- og Undermærsejl.) | | |

Brigantiner

Tavle XVIII. De forskellige Klasser af Skibe.

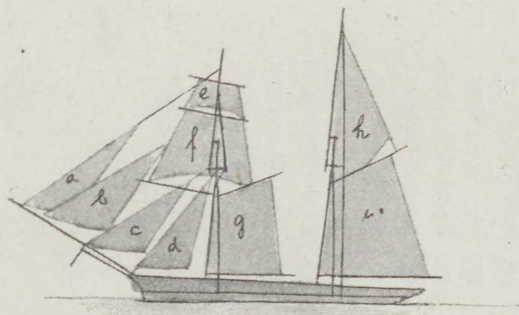


Fig. 1. Topsejls-Skonnert.

- a. Jager. c. Stagsejl. e. Bramsejl. g. Skonnertsejl. i. Storsejl.
b. Klyver. d. Stagfok. f. Topsejl. h. Gaffeltopsejl.

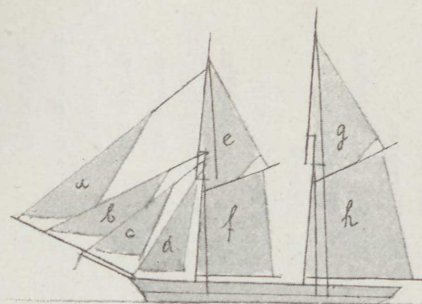


Fig. 2. For- og agter-Skonnert.

- a. Jager. c. Stagsejl. e. Fore-Gaffeltopsejl. g. Store-Gaffeltopsejl.
b. Klyver. d. Stagfok. f. Skonnertsejl. h. Storsejl.

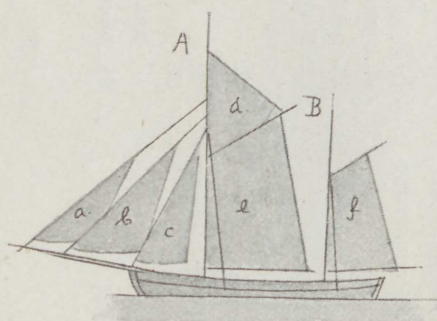


Fig. 3. Galease.

- a. Jager. c. Stagfok. e. Storsejl.
b. Klyver. d. Store-Gaffeltopsejl. f. Mesan.

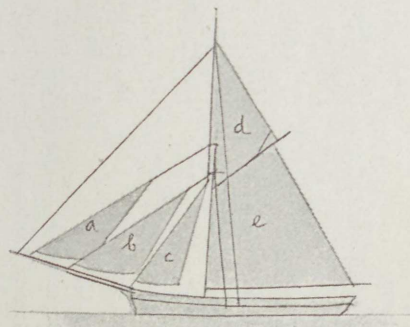


Fig. 4. Slup.

- a. Jager. c. Stagfok. e. Storsejl.
b. Klyver. d. Gaffeltopsejl.

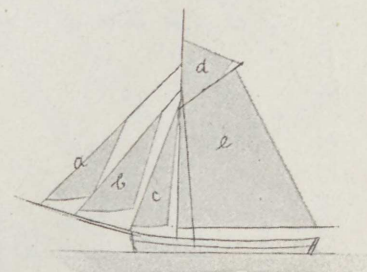
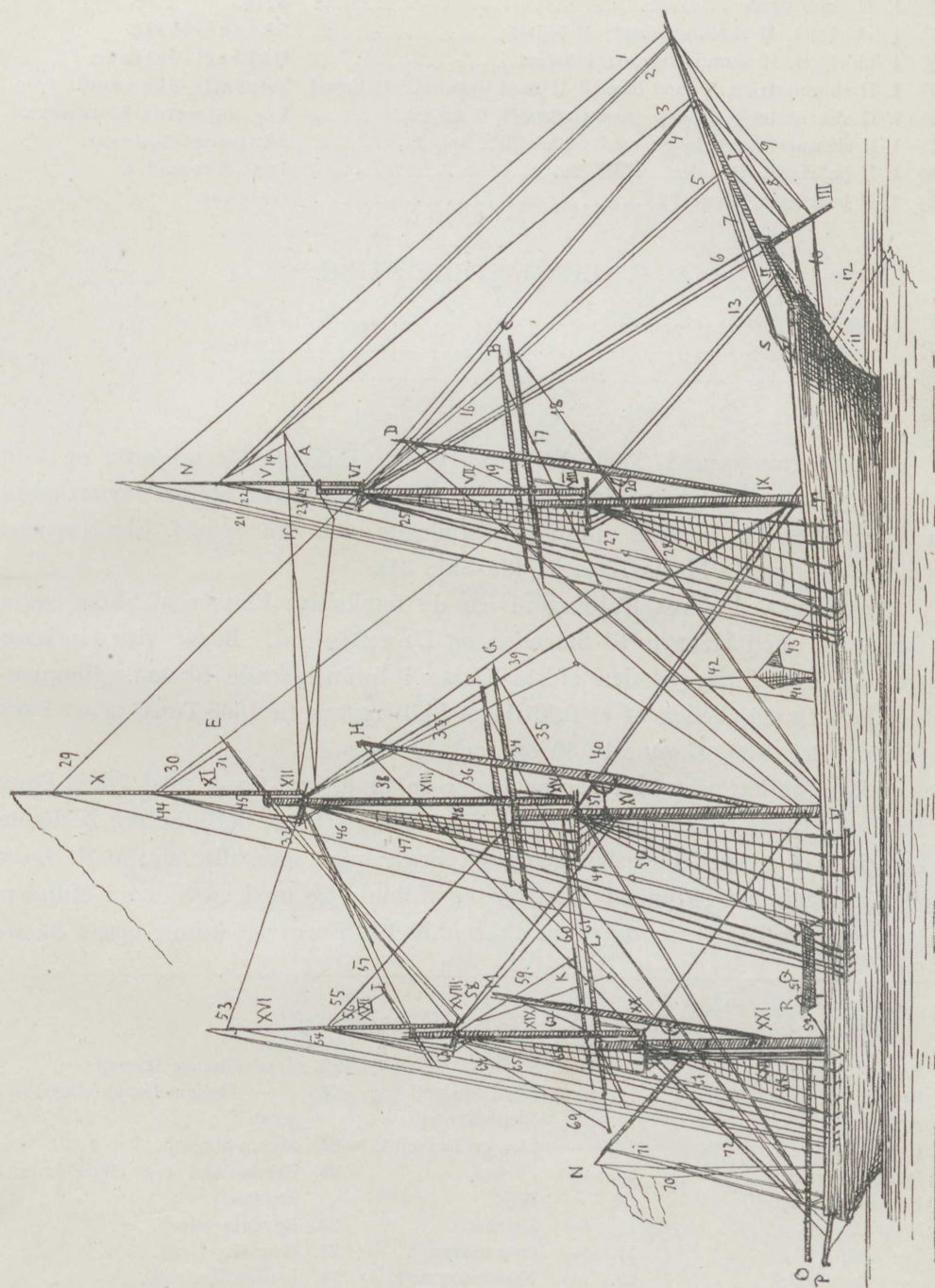


Fig. 5. Jagt.

- a. Jager. c. Stagfok. e. Storsejl.
b. Klyver. d. Gaffeltopsejl.

Tavle XIX. Fregatskib til Ankers med kajede Underræer.

I. Klyverbom.	R. Jollebom.	35. Store Undermærse-Bras.
II. Spryd.	1. Fore-Røjelstag.	36. Store-Toplent.
III. Pyntenetstok.	2. Jagerlejder.	37. Storaaens Rakke.
IV. Fore-Røjeltop.	3. Fore-Bramstag.	38. Storebras.
V. — Bramstang.	4. Bøjten-Klyverlejder.	39. Store-Stængestag.
VI. — Stængesaling.	5. Binnen-Klyverlejder.	40. Storestag.
VII. — Stang.	6. Fore-Stængestag.	41. Kulsejl.
VIII. — Mærs.	7. Jager- og Klyverbarduner.	42. Kulsejls-Jolle.
IX. Fokkemast.	8. Klyver- Pyntenets- For-	43. — Bugline.
X. Store Røjeltop.	haler.	44. Store-Røjelbardun.
XI. — Bramstang.	9. Jager- Pyntenets- Forha-	45. — Bramvant.
XII. — Stængesaling.	ler.	46. — Bramstag.
XIII. — Stang.	10. Pyntenets-Agterhalere.	47. — Stægebarduner.
XIV. — Mærs.	11. Vaterstag.	48. — Stægevant.
XV. Stormast.	12. Ankerkæde.	49. — Mærsefald.
XVI. Kryds-Røjeltop.	13. Fokkestag.	50. — Vant.
XVII. Bovenkrydsstang.	14. Fore-Bram-Toplent.	51. Jolleboms-Bardun.
XVIII. Kryds-Stængesaling.	15. — — Bras.	52. — Mellemlaler.
XIX. Krydsstang.	16. Overmærse-Toplent.	53. Kryds-Røjelstag.
XX. Kryds-Mærs.	17. — Bras.	54. — Røjelbardun.
XXI. Krydsmast.	18. Undermærse-Bras.	55. Bovenkrydsstag.
XXII. Snovmast.	19. Fokke-Toplent.	56. Kryds-Røjel-Toplent.
A. Fore-Bramraa.	20. Fokke-Rakke.	57. — — Braser.
B. — Overmærsersaa.	21. Flagfald.	58. Kryds-Stængestag.
C. — Undermærsersaa.	22. Fore-Røjelbardun.	59. Over-Kryds-Toplent.
D. Fokkeraa.	23. — Brambardun.	60. — — Bras.
E. Store-Bramraa.	24. — Bramvant.	61. Under-Kryds-Bras.
F. — Overmærsersaa.	25. — Stægebarduner.	62. Bergine-Toplent.
G. — Undermærsersaa.	26. — Stægevant.	63. Kryds-Bramvant.
H. Storaa.	27. — Mærsefald.	64. Bovenkrydsbardun.
I. Bovenkrydsraa.	28. — Vant.	65. Kryds-Stægebardun.
K. Over-Krydsraa.	29. Store Røjelstag.	66. — Stægevant.
L. Under-Krydsraa.	30. — Bramstag.	67. — Mærsefald.
M. Bergineraa.	31. — Bram-Toplent.	68. Mesanvant.
N. Mesangaffel.	32. — — Bras.	69. Mesanens Pikfald.
O. Mesanbom.	33. — Overmærse-Top-	70. Flagfald.
P. Brasedavit.	lent.	71. Gærder.
Q. Sidefartøj.	34. Store Overmærse-Bras.	72. Bomdirck.



Tavle XIX. Fregatskib til Ankers med kajede Underreer.

B. TOMASTEDE SKIBE.

- | | |
|---|-------------------------|
| 8) I. II fuldriggede | Brig. |
| 9) I fuldrigget, II skonnertrigget; II højest | Skonnertbrig. |
| 10) I fuldrigget, II skonnertrigget; I højest | Hukkert-Galease. |
| 11) I. II skonnertrigg., I med Raasejl II med Gaffelsejl, II højest | Topsejls-Skonnert. |
| 12) I. II skonnertrigget, begge med Gaffelsejl, II højest | For- og agter Skonnert. |
| 13) I. II skonnertrigget, begge med Gaffelsejl, I højest | Skonnert-Galease. |
| 14) I. II jagtrigget, II højest | Jagt-Skonnert. |
| 15) I. II jagtrigget, I højest | Galease. |

C. EENMASTEDE SKIBE.

- | | |
|----------------------------|---------|
| 16) I skonnertrigget | Slup. |
| 17) I skonnertrigget | Kutter. |
| 18) I jagtrigget | Jagt. |

Paa Tegningerne i Tavle XVI—XVIII ere Enkeltheder udeladte og kun det for Bestemmelsen væsentlige medtaget. I Signaturen er indført Benævnelser paa flere af Sejlene, medens andre ere forudsatte som bekendte, f. Eks Navnene paa den fuldriggede Masts Raasejl. (Se Side 31).

Foruden ved deres Takling afvige de forskellige Klasser af Skibe ogsaa fra hinanden med Hensyn til Størrelse og Drægtighed. Begge vise en jævn Aftagen fra den første til den sidste Klasse i foranstaaende Skema. Gennemsnitligt kan Drægtigheden af et fuldrigget Skib regnes til 1000 Tons, af en Bark til 600, en Brig 400, Skonnert 150 og Jagt 40 Tons.

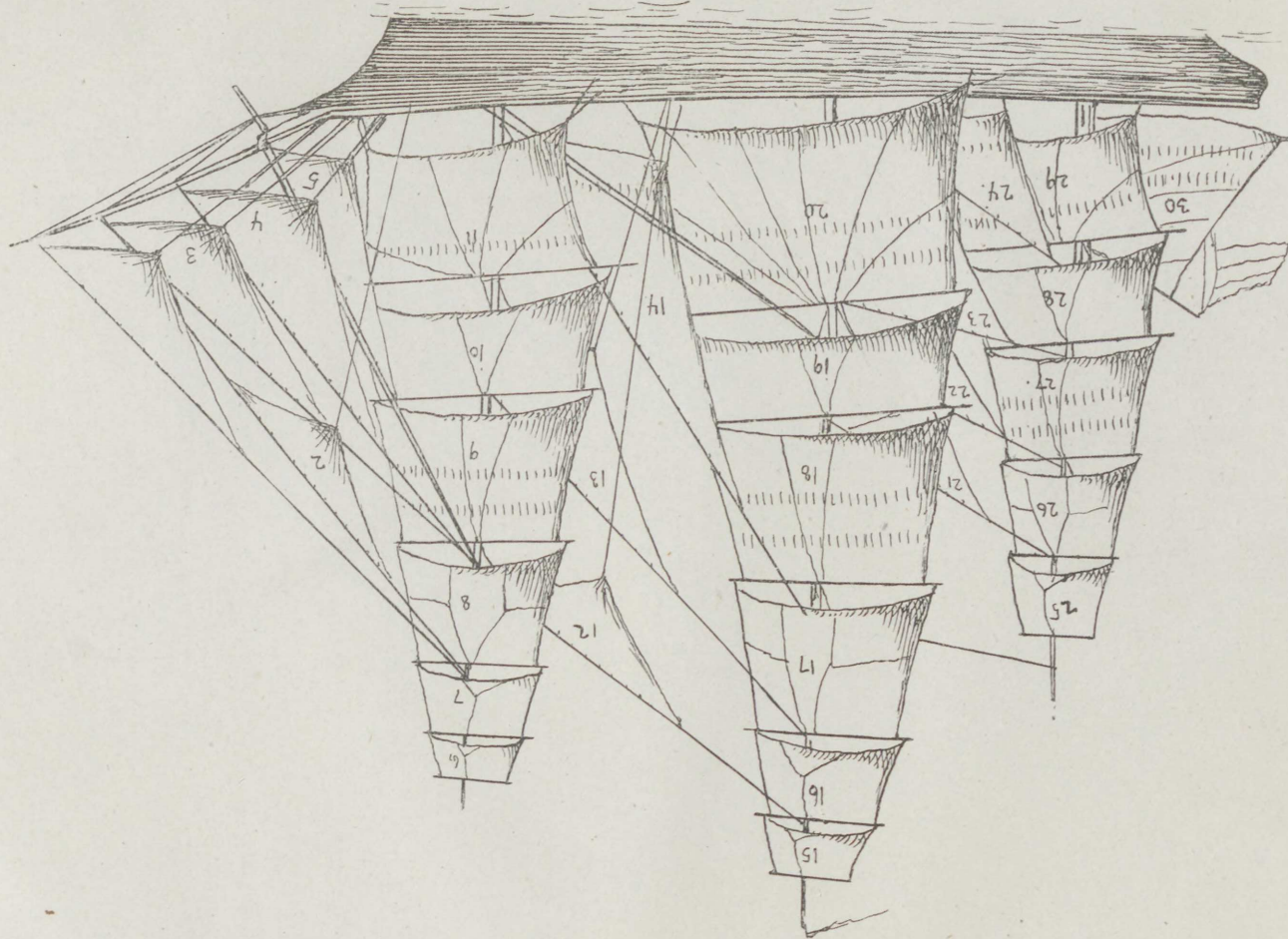
Skroget har paa Galeaser og Jagter en bred, but Form med fyldig Boug og betydeligt Spring; det giver disse hjemlige Smaafartøjer, der ikke ere bestemte til Langfart, et hyggeligt næsten gemytligt Præg; man forestiller sig, at de føres af en rigtig gammel Skipper i Stortrøje og Kabuds og med en Skraa i Munden saa tyk som et Tov; men det slaar ikke altid til. Forøvrigt kunne ogsaa Skon-

Tavle XX. Fregatskib under Sejl.

- | | | |
|---|---------------------------|--|
| 1. Jager. | 11. Fok. | 22. Kryds-Stænge-Stagsejl. |
| 2. Flyvende Klyver (<i>gib-top-sail</i>). | 12. Store-Røjel Stagsejl. | 23. — Mellemstagsejl (eller »Flieger«). |
| 3. Bøjten-Klyver. | 13. — Bram-Stagsejl. | 24. Mesan-Stagsejl. |
| 4. Binnen-Klyver. | 14. — Stænge-Stagsejl. *) | 25. Kryds-Røjel eller Bovenbovenkrydssejl. |
| 5. Forestængestagsejl. | 15. — Skøjsel. | 26. Bovenkrydssejl. |
| 6. Fore-Skøjsel. | 16. — Røjel. | 27. Over-Krydssejl. |
| 7. — Røjel. | 17. — Bramsejl. | 28. Under-Krydssejl. |
| 8. — Bramsejl. | 18. — Overmærssejl. | 29. Berginesejl. |
| 9. — Overmærssejl. | 19. — Undermærssejl. | 30. Mesan. |
| 10. — Undermærssejl. | 20. — Storsejl. | |
| | 21. Kryds-Bram-Stagsejl. | |

*) Ved en Fejl i Tegningen er Storestaget optrukket foran Store-Stængestagsejl; dette skulde dække hint.

Table XX. Fregatskib under Sejl.



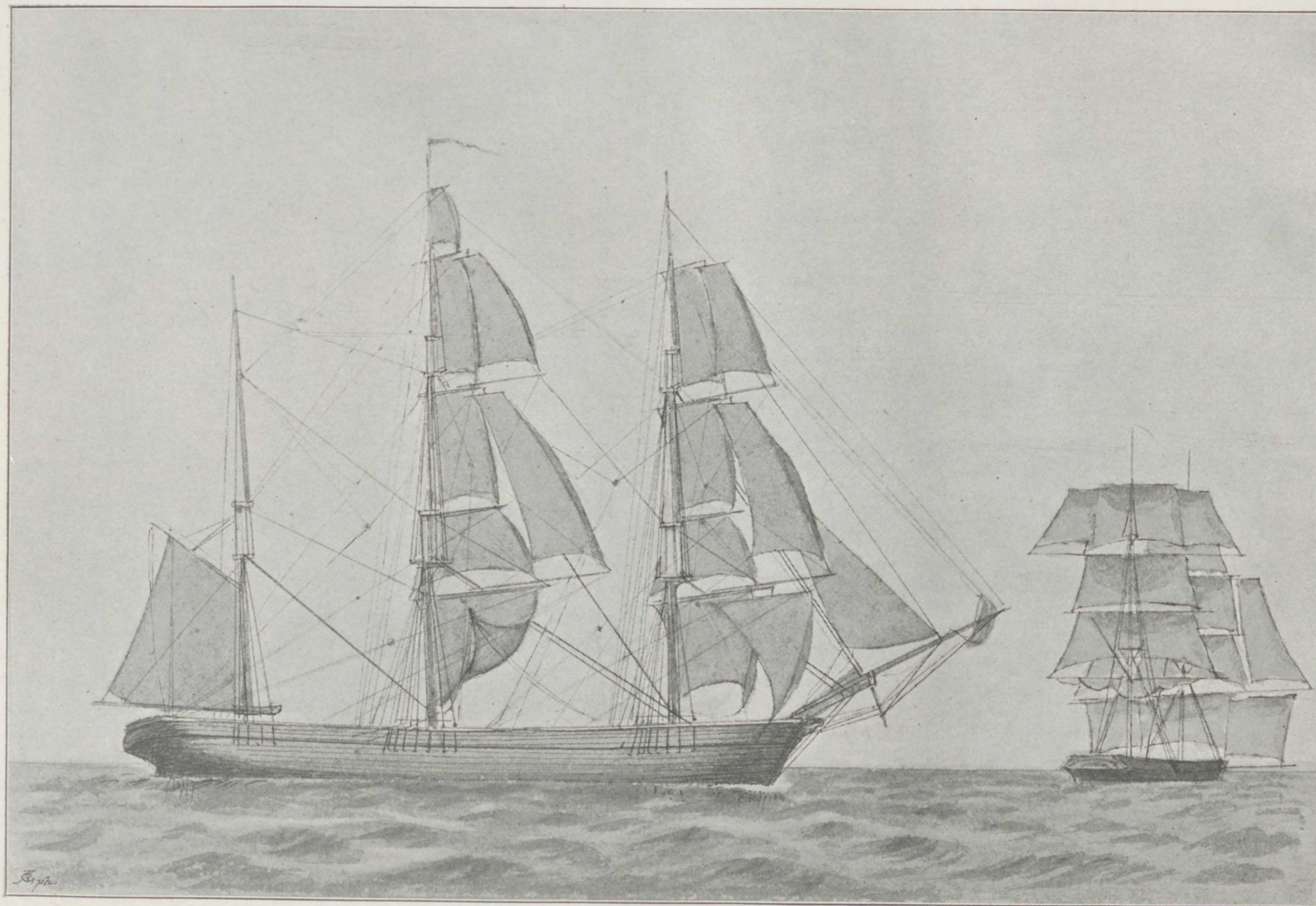
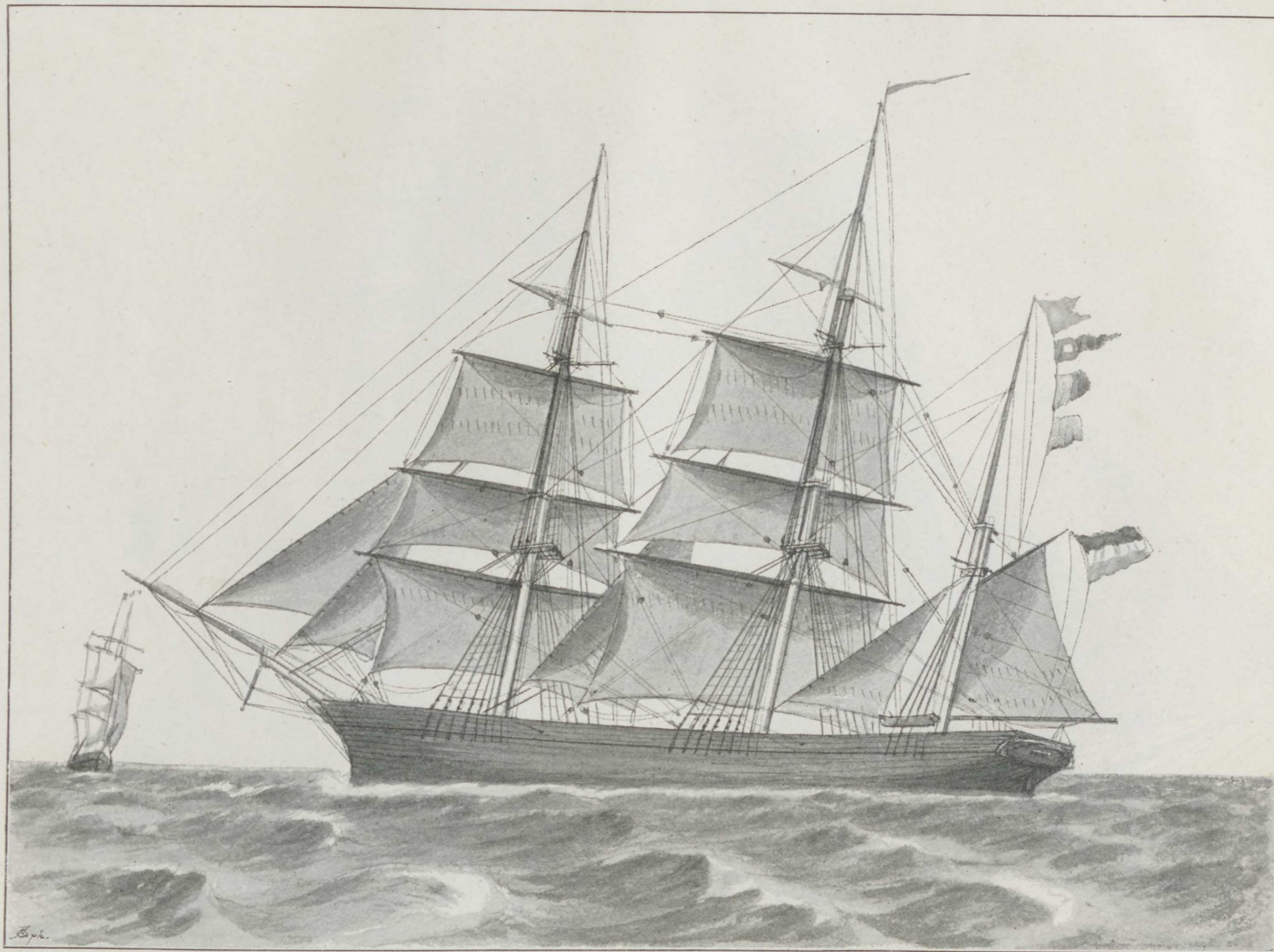


Fig. 1. Barkskib, rumskøds, Læsejl til Luvart, opgiven Storehals.

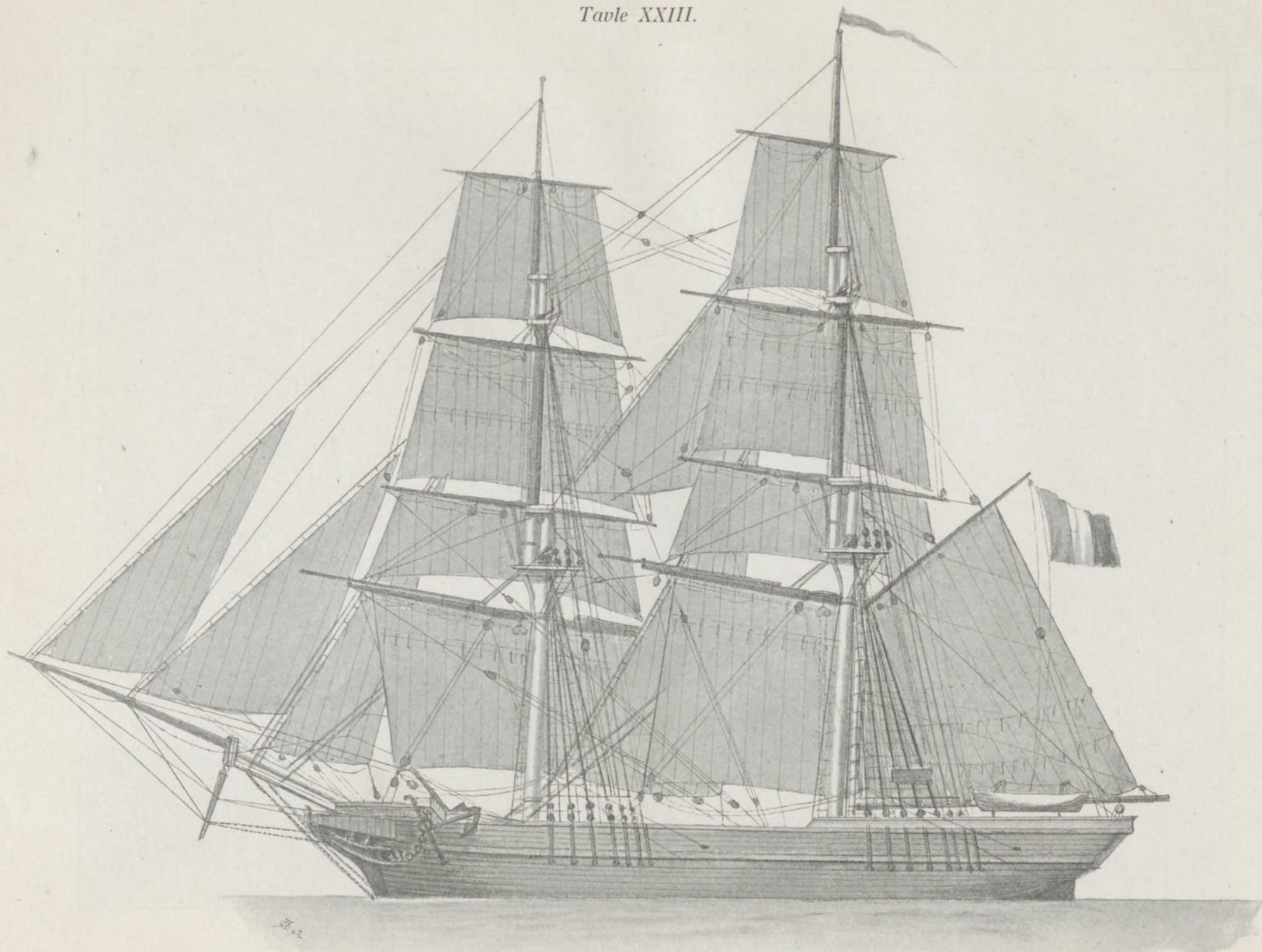
Fig. 2. Brig, for Vejret, Læsejl.

Table XXII.



Barkskib, tysk, bidevind, bagbords Halse, signaliserende. Mærsejlskuling.

Tavle XXIII.



Brig, bagbords Halse.

Table XXV.



Fig. 1. Tremastet Skonnert, bidevind.
Fig. 2. Topsejlskonneret, rumskøds, med Bredfok og Bovenlasejl. Karantæneflag. Opgiben Storehals.
Fig. 3. For- og agter-Skonneret, for Vejret, med Bredfok og Topsjæl.

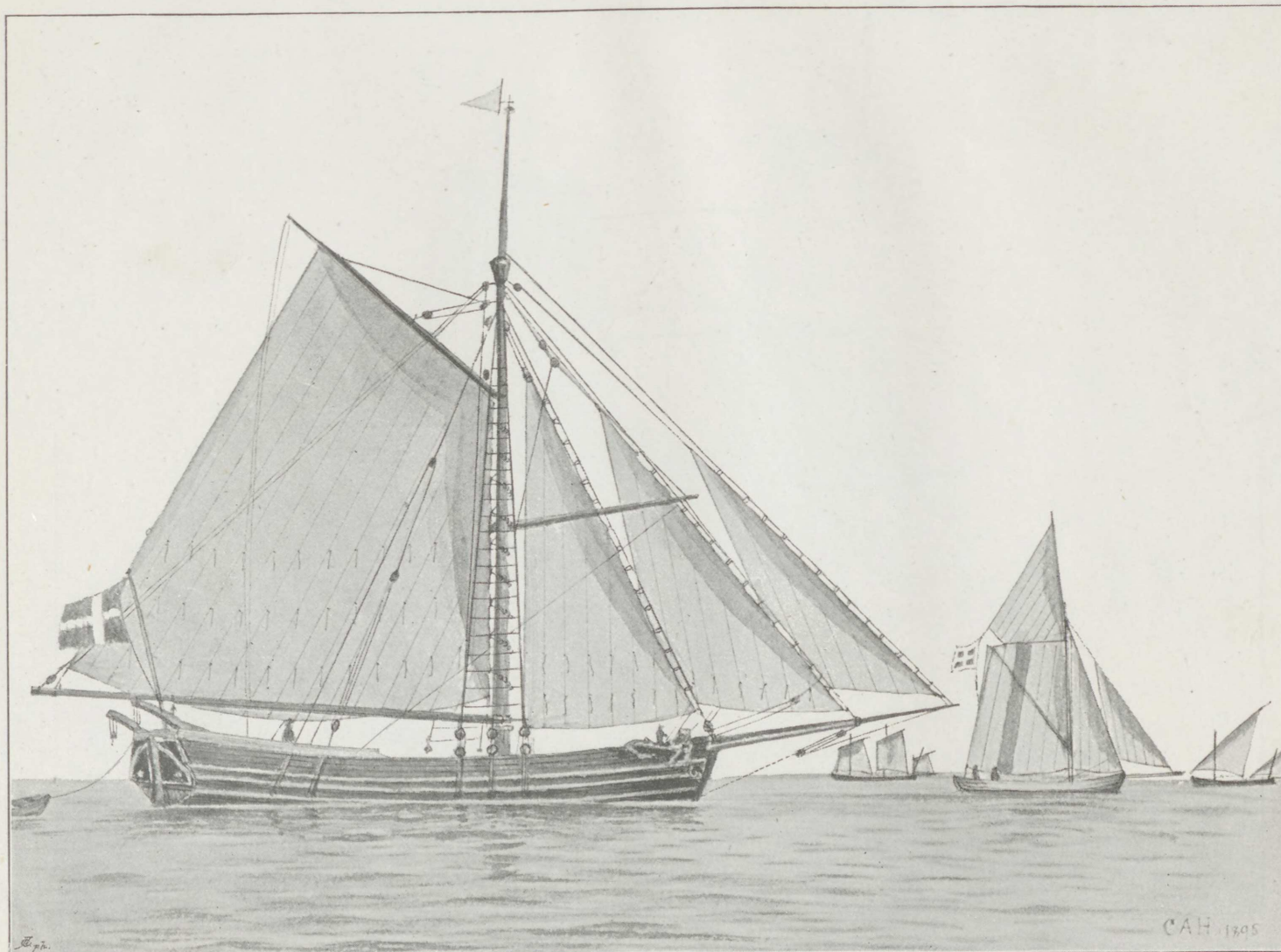


Fig. 1. En Jagt.

Fig. 2. Baad med
Luggersejl.

Fig. 3. Lodsbaad
med Sprydsejl.

Fig. 4. Baad med
Latinersejl.

Det Kongelige
Litterære
Bibliotek

nerter, navnlig Jagtskonnerter, og mere undtagelsesvis andre Skibe frembyde en lignende Façon af Skroget.

Af de ovennævnte Klasser af Skibe er der nogle, som jævnlig ses i vore Farvande, andre, der ere mere eller mindre sjældne Gæster som Pinkeskiye og Polakkaer. En Del af de finske Trælastskibe have Barkentinerigning. Skonnerter, Barker og Brigger ere de almindeligste; fuldtriggede Skibe ere allerede paa Grund af deres Dybgaaende udelukkede fra mange Sejlløb, og selv i Sundet og Storebælt er et Fregatskib ikke en helt dagligdags Fremtøning. I de smaa Farvande grassere Jagter, Galeaser og Smaaskonnerter, og en Skonnertbrig, som undtagelsesvis blander sig i deres Selskab, gør ligefrem Indtryk ved sin Størrelse.

Orlogsskibene — vi omtale dem kun her for saa vidt de have Sejlrigning, — kendes paa Splitflaget og Kanonportene, der for det meste ere anbragte i en bred, hvid Stribe langs Skibssiden — »Bredgangen«. Af og til pynte dog ogsaa Koffardskibe sig med en imiteret Bredgang med paamalede, forlorne Kanonporte. Men Kendetegn er der alligevel nok af; de enkelte Mærsejl, Stagenes og Brasernes Anbringelse o. s. v. Det kyndige Øje behøver dog ikke at søge efter Enkeltheder; Skibets hele fornemme Holdning og soignerede Ydre røber straks dets Stand.

Indenfor hver enkelt Klasse af Skibe møder man en rig Afveksling; det ene Fartøj er ikke som det andet; hvor det ene har et Gaffelsejl, har det andet et Stagsejl; et har høje Master og lave Stænger, paa et andet er Forholdet omvendt; et har en skarpt tilløbende Stævn, et andet en bredbuet Boug o. s. fr. Men selv Skibe, der ere saa godt som ens byggede og taklede, kunne dog frembyde et højst forskelligt Ydre. Nogle ere pæne, velholdte og pyntelige, ja ligefrem sirlige; andre have et mere eller mindre forsømt Udseende og bære tydelige Spor af slet Behandling baade fra Elementernes og Menneskenes Side, Malingen er skuret af, Sejlene gamle og lappede; de kunne se ligefrem afrakkede ud som Vognmandsheste, der maa slide uden at blive tilbørligt plejede. Korrekthed og Pænhed ere dog ikke de Egenskaber, der gøre størst Indtryk paa Skønhedssansen; deres Modsætning er ofte mere tiltalende, og vi tilstaa, at vi kunne finde stort Behag i en rigtig gammel »Plimsoller«. Men vi indrømme det fuldt berettigede i, at Sømanden ser ned paa den ikke blot med Ringeagt men ogsaa med Indignation; thi han skal betro sit Liv til den gamle skrøbelige Kasse.

Der gives en hel Mængde Benævnelser paa Fartøjer, som ikke ere optagne paa det foranstaaende Skema. Det er navnlig saadanne, der — ialt Fald oprindeligt — ere ejendommelige for visse begrænsede Lokalteter.

Der er Everten, hjemmehørende paa Elben, et fladbundet Flod- og Fiskerskib med een jagtrigget Mast, undertiden tillige med en helt agterlig staaende lille Papeøjemast.

Kuffen, der skriver sig fra Holland, har Rigning som en Galease med to Master, er bred, rund og buttet baade for og agter og har et Sværd paa hver Side 3: en aflang, oval Træplade, der kan fires ned paa Vandet, naar der sejles bidevind, for at formindske Afdriften.

Nordlandsjagten et norsk eenmastet Fiskerskib med et stort Raasejl og højt opstaaende Forstævn; det minder om Oldtidens Drageskibe.

Chassé de marine, 2 Master og Papegøje med Luggørsejl, hører hjemme i Kanalen, Felukken med Latinersejl i Middelhavet, Djonken i Kina.

CAP. 3. OM SEJLADS.

De efterfølgende Bemærkninger gaa kun ud paa at give Tilskueren i Land eller Passageren om Bord en Forstaaelse af det, som tildrager sig paa Søen.

Den Side, hvorfra Vinden blæser, kaldes Luvart, den hvorhen den blæser, Læ. De Dele af Skibet, som befinde sig paa Vindsiden, betegnes ved Til lægsordet »luv«, f. Eks. de luv Braser, den luv Lønning i Modsætning til de »læ« Braser, den læ Lønning.

Dersom et Skib har Vinden lige agterind, gaar det »for Vejret«, »fordevind«, »plat«. Kommer Vinden skraat bagfra, sejles der »rumt« eller rumskøds, indtil den kommer lige fra Siden. Blæser den skraat forfra, saa at den altsaa delvis er Modvind, bliver Sejladsen bidevind.

Dog nærmere end 6 Streger fra Vinden kan der som Regel ikke knibes op imod den. Dette Udtryk skal straks blive forklaret. »Kompasrosen«, den cirkelrunde Skive, hvortil Magnetnaalen er befæstet, og hvorefter der styres, er ved et Kors, hvis Grene pege mod de fire Verdenshjørner, delt i fire Kvadranter, og hver Fjerdedel deles atter ved radiære Streger i 8 Dele; der er saaledes i alt 32 Streger. Vest og Øst ligge altsaa hver især 8 Streger fra Nord, og naar Vinden blæser fra Nord, kan et Skib sejle bidevind imod et Punkt, der ligger 2 Streger mere nordlig end Vest- og Østpunktet, eller med andre Ord 6 Streger fra Vindhjørnet (N.)

Er Vinden endnu mere imod, maa der krydses; Skibet maa bevæge sig frem efter en brudt Linie. Er Vinden f. Eks. Nord, og Skibets Maal ligger i samme Verdenshjørne, maa det arbejde sig frem bidevind afvekslende i nordvestlig og nordøstlig Retning, og for hver Gang der skiftes Retning, for hvert »Slag«, der gøres, maa det vende, »gaa over Stag«. Saalænge den nordvestlige Kurs holdes, krænger det over til venstre — Vinden blæser jo nordfra, mod dets højre Side — det ligger bidevind over Bagbord. Ræerne ere »skærpede« det mest mulige,

Raasejlene altsaa stillede saa meget som muligt paalangs, de nederste dog i højere Grad end de øverste. Den læ Toplent paa Underraaen, som ved at strammes imod Stængevantet vilde være i Vejen for Skærpningsen, fires af, saa at den slappes, medens den luv Toplent hales tot. Derved kommer den luv Nok til at staa højere end den læ. Buglinerne tages i Brug, og Undersejlenes forreste Hjørner hales ved Hjælp af Halsene stærkt til Luvart, som i det foreliggende Tilfælde er Styrbordssiden — deraf Udtrykket: Skibet gaar for Styrbords Halse. Paa denne Maade fortsættes Farten en Tidlang i nordvestlig Retning; men da Bestemmelsesstedet ligger i Nord, kan det ikke vedblivende styre denne Kurs, og derfor foretager det en Vending. (Tavle XXVII Fig. 2).

Der gøres klart til at vende, Storsejlet opgives, Braserne lægges til Rette paa Dækket, Forstagejlenes Skøder fires af, og Roret lægges i Læ. Herved tvinges Skibet med Forstævnen op imod Vinden. Alle Skibe have selv uden Rorets Hjælp en større eller mindre Tilbøjelighed til at dreje Stævnen op imod Vinden, naar den blæser skraat forind; de ere »lavgerrige«. Nu luver altsaa Skibet op til Vinden, Forsejlene blive slække, og i det Øjeblik det er lige i Vinden, brases Agtersejlene — Raasejlene paa Store- og Krydsmast — rundt. Skibets Svingning fortsættes over paa den anden Side af Vindretningen, Sejlene paa Foremast, som endnu have beholdt deres tidligere Stilling, staa »bakke«, og vende Forfladen imod Vinden, og bidrage derved til Drejningen. Nu begynde Agtersejlene at fyldes, og i det samme lyder den sidste Kommando: »lad gaa for«, og Forsejlene brase rundt. Vendingen er fuldbgyrdet, uden at der i Regelen er indtraadt nogen betydelig Standsning i Farten. Dette er at vende »igennem Vinden« eller »stagvende« i Modsætning til Vending »for Vinden« eller »Kovending«, hvorved der »falder af« for Vinden og svinges rundt i en stor Bue; denne Methode benyttes ved stiv Kuling og høj Sø.

Nu gaar det rask videre paa den anden Boug i nordøstlig Retning, bidevind over Styrbord, for »bagbords Halse« (se Tavle XXII).

Saaledes gøres der »Slag« efter »Slag« saamange som nødvendigt, og omsider naas Maalet om end ad en ret betydelig Omvej.

Man skulde tro, at den platte Sejlads med absolut Medvind var den fordelagtigste; men det er ikke Tilfældet. De bageste Sejl hindre nemlig Vinden i at virke paa de forreste; derfor opgives Mesanen, Storsejlet og Stagejlene, der heller ikke kunne trække. Raasejlene brases »firkant«, stilles lige paa tværs, og deres Bredde forøges ved Ophængning af Læsejl paa begge Sider. (Tavle XXI Fig. 2). Først tilsættes i Almindelighed Bovenlæsejl paa Fokkemasten, derefter Fokkelæsejl og endelig Bramlæsejl paa Stortoppen. Tillader Vinden det, hejses ogsaa de andre Læsejl, idet vi dog erindre, at de aldrig føres paa Krydsmasten eller paa Siden af Storsejlet; de vilde jo kun være i Vejen. De Fartøjer, som

ikke ere Raasejlere, fire af paa Gaffelsejlernes Bomskøder, saa at de stille sig saavidt muligt paa tværs, hyppig saaledes, at Sejlet paa den ene Mast føres ud til Styrbord, paa den anden til Bagbord (Tavle XXV Fig. 3). Sædvanlig have saadanne Fartøjer dog en Bredfok, som de nu tage i Brug, og mange føje dertil et lille Raasejl, »Topsejl«, ovenover. (Tavle XXV Fig. 3).

Rummer nu Vinden, inddrages Læsejlene paa Læsiden, og blot de til Luvart bibeholdes. Storsejlet tilsættes med opgiven Hals (se Tavle XXI Fig. 1). Bredfokken, hvor en saadan føres, hales ud mod den luv Nok og dens Hals trækkes ofte over til Luvart ved en »Spilebom«, der hages i en Ring paa Fokkemasten. Saaledes »sløres« der af Sted rumskøds. (Tavle XXI Fig. 1 og Tavle XXV Fig. 2).

Kommer Vinden end mere fra Siden, kunne ogsaa Stagesejlene udfolde deres Nyttevirkning; de luv Læsejl kunne fremdeles bruges, indtil Vinden er lige sideværts; da maa de opgives. — Saa stryger Skibet da af Sted i fuld Fart, alt hvad trække kan.

At sige da, hvis Vindens Styrke tillader. Thi er det stille Vejr, nytter det ikke at have alle Klude oppe, Farten bliver dog kun maadelig, hvis den ikke ganske stopper, og Skibsføreren foretrækker at lade Ankeret falde.

Tiltager imidlertid Kulingen, bliver den fra laber, da alle Sejl lige til Toppen kunne føres, til Bramsejlskuling, (Tavle XXVII), da maa Røjlerne bjærges, og Bramsejlet er det øverste i Rejsningen. Vindens Styrke betegnes nemlig ved det øverste Sejl, som den tillader at have oppe. I Mærsejlskuling er det altsaa Mærsejlet; Bramsejlet maa opgives saavel som Jageren og de fra Bramtoppene udgaaende Mellemstagejl (s. Tavle XXII). Saa tages der eet Reb i Mærsejlet, saa to; Klyveren maa falde, og Storsejlet rebes: enkelt- og dobbeltrebet Mærsejlskuling. Ved klosrebet Mærsejlskuling tages det sidste Reb, eller hvad der svarer hertil, Overmærsejlet opgives, Storsejlet ligeledes og Fokken rebes. Bliver Stormen end stærkere, beholdes kun et Par Stumper Sejl, og Skibet holdes tæt op imod Vinden; det ligger underdrejet.

Disse Betegnelser gælde dog strængt taget kun for Bidevind- og Sidevindsejlere; de, som gaa for Vejret, kunne have flere Sejl paa Toppen, f. Eks. Bramsejl, ja undertiden endog Røjler i en Mærsejlskuling.

Foruden Vinden har ogsaa Bølgegangen Indflydelse paa Skibets Bevægelser, og de to Faktorer svare ikke altid til hinanden. Det kan være stille i Luften, og Vandet kan bølge i lange, blanke Dønninger, og det kan paa den anden Side blæse stærkt, uden at Søen behøver at rejse sig særligt højt. Skibet duver i Søgangen, snart gør Forenden de største Bevægelser: det »stamper«, snart Agterenden: det »sætter«; endelig »slingrer« det fra Side til Side. Det er Skibs-

byggerens Opgave at konstruere Skibet saaledes, at disse ubehagelige Bevægelser blive saa smaa som muligt.

Naar Skibet af en eller anden Grund — f. Eks. for at tage Lods om Bord — vil standse og stoppe i Farten, brases Agtersejlene »bak«, d. v. s. overhales ved Hjælp af de luv-Braser, hvorved de drejes saaledes om, at de vende Forfladen imod Vinden. Denne vilde altsaa drive Skibet tilbage, hvis ikke de fyldte Forsejl søgte at føre det frem. Resultatet er, at det bliver paa Stedet, ligger »opbrast«.

Vi have nu iagttaget Skibene paa deres Fart under de forskelligste Forhold, under Medbør og Modvind, naar Vinden var flov eller helt stillede af, og naar Stormen peb igennem Takkel og Tov. Et altid fængslende Skuespil, som Havets og Belysningens skiftende Stemning giver Farve og Tone. Ja, selv naar Mørket falder paa, formaar det at sætte Fantasien i Bevægelse; thi da tændes Lanterne. Nogle lyse som smaa faste Fyr og angive, at et Skib ligger opankret, andre ere i glidende Bevægelse, grønne og røde, eftersom den styrbords eller bagbords Side vender til, — Glimt af Skibe, der passere i Natten.

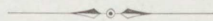


Table XXIV.



Fig. 1. Jagt.

Fig. 2. Galease.

Fig. 3. Kutter.

Table XXVII.



Fig. 1. Bidevind, bagbords Halse.

Krydsende Fregatskib. Bramsejlskuling.

Fig. 2. Stagvending.

Fig. 3. Bidevind, styrbords Halse.

