

Maritime ordforklaringer.

Afdrift: skibets afvigelse fra den styrede kurs på grund af vind og sø.

Alen = 0,6277 meter

Amningsmærker: indhuggede eller påsvejsede mærker for og agter, der angiver skibets dybgang. Forskellen mellem amningen for og agter er skibets styrlastighed.

Anduve: at nærme sig en indsejling, plads eller havn. (Anduvningsbøje: landfall buoy. Anduve: approach (anduvningsfyr: approaching light)).

Aptering: opholdsrum i skib, indretning nede om læ.

BBB: before breaking bulk: udtryk fra skibsmæglerbranchen: fragten skal være betalt før man begynder at losse ladningen.

Bak: opbygning af forskibet (det forhøjede fordæk). Skulle komme af engelsk back (the figurehead) = bag ved (agten for) galionsfiguren, iflg. bladet "Båtologen" nr. 4 2004.

Bakstørn: opvask, opklaring i kabys.

Ballast: kontravægt i bunden af skib af hensyn til stabiliteten, når der ikke er ladning inde. Ballasten kan bestå af sand, jord, sten o.l. og i vore dage vand i ballasttanke. Fast ballast i fx joller er bly, cement o.l.

Ballastspir: de store sejlskibe kunne ikke ligge helt tomme uden risiko for kæntring. For at forhindre dette, kunne man i havnene leje såkaldte ballastspir, sammensurrede træstammer. Mens skibet endnu havde en del af ladningen inde, blev ballastspirene, fastgjort et på hver side af skibet, og skulle ved deres vægt forhindre skibet i at krænge over. Fortøjningerne skulle naturligvis hele tiden reguleres, så at spirene lå og malflød lige i vandoverfladen med totte trosser. (Se "Dansk Skibsfarts renæssance")

Banke: at banke en skonnert vil sige at sætte skibet ind på en sandbanke ved flod for at kunne rense og smøre skibsbunden ved ebbe.

Banke pæle. Svære rystelser i skibet, når fartøjet stamper op i søen. Denne banken ned i svær sø er udtalt i fladbundede skibe, medens kølbyggede ikke banker pæle.

Benting boom: bom el. spilerstage på fokken (forreste under råsejl) på barkentinere og skonnertbrigger eks. DORTHEA på Carl Rasmussen-maleriet i Sparekassen (som plakat er lavet efter).

Beslå sejl: sammenrulle og fastgøre sejl til ræer og bomme.

Bidevind: Tæt til vinden. Et skib med sejl kan ikke gå lige op imod vinden, da sejlet så blot vil stå og blafre som et flag. Hvis et sejl skal kunne fyldes ud af vinden og dermed trække skibet fremad, må man falde så meget væk fra vindretningen - til en af siderne - at sejlet fyldes med luft (vind). Når man sejler tæt til vinden fx. under kryds, siger man at skibet ligger bidevind. - Ordet er af hollandsk oprindelse som så mange andre udtryk på søen og udtales

med hårdt "d".

Bilbrev: byggeattest udstedt af skibsbygmesteren. En på tro og love af skibets bygmester afgivet attest om hvor, af hvem og for hvis regning skibet er bygget, samt skibets art, dimension, drægtighed o.l. (se eksempelvis under sk. BONAVIDA)

Bjælkebugt: dækkets bue tværskibs, idet dækket er højest på midten så at vandet kan løbe af.

Bjørn: krumtømmer, som regel af eg, lagt som forstærkning hvor stævn og køl støder sammen indvendig i fartøjet.

Blueback: søkort med forstærkning på bagsiden af blå papir, som det anvendtes i sejskibs- og dampertiden, hvor kortet ikke altid kunne være beskyttet mod vejrliget i et bestiklukaf eller nede om læ, men ofte blev studeret på den åbne bro eller på halvdækket agter, specielt i kystnære farvande, hvor der skulle et øje på kortet hele tiden.

Blusse ål: stange ål med lyster/ålejern om aftenen/natten ved hjælp af kraftig blusselampe, mens man langsomt padler eller stager sig fremad med lysteren. Når man foretager samme fiskeri om dagen, skrur man eller ligger på skre

Blå hylde: havet: Læg det ud på den blå hylde = smide det over bord.

Bomme: ved sejlads i medvind at ændre på kursen så at vinden kommer ind fra den anden side end før, således at bommene må hales over til den anden side. Under sejlads op mod vinden, krydssejlads, må en råsejler sommetider vende med vinden, halse rundt (kovende), hvis skibet ikke kan vende op imod vinden (stagvende) og så bommer man under den manøvre.

Bord: plankerne på skibets yderklædning.

Bove. At bove strømmen: "Han kan dårligt nok bove strømmen": dvs. at skibet (han) knap kan forcere hen over havbunden ("beholden fart"), fordi strømmen er for kraftig imod. Strømmen kan også komme sideværts og så "sætte" skibet meget.

Brase: regulere ræernes stilling i forhold til masten eksempelvis under krydssejlads. Man braser eksempelvis bak på en af masterne, når man skal lægge skibet stille i forbindelse med at lodsens kommer om bord. Man braser ræerne på det vandrette plan. Skal man fx ligge i en havn uden på andre skibe må man brase ræerne så tæt på skibet som muligt. Man kan evt. også kaje de store underræer eller bredfokraen, hvilket vil sige at man vipper ræen i det lodrette plan.

Bulklast: last i løs vægt, fx fiskemel.

Bunkers: olie der anvendes til skibets maskineri

Capstan: spil med lodretstående spiltromle, som fx ankerspillet ude på bakken.

Certeparti: Dokument som opsættes mellem befragteren af en vare og skibsføreren. Fransk chartepartie af latinsk carta partita (delt papir) idet Kontrahenterne oprindeligt rev dokumentet igennem og beholdt hver sin del som bevis.

DDB: deals, battens and boards (savnede planker og brætter) udtryk når man slutter x antal standard træ i løs vægt 1 standard: 6,116 kubikmeter eller 216 kubikfod. Når et skib kunne sejle med et antal stander træ, der svarede til 1/3 af dødvægten regnedes det for at være godt, eksempelvis et skib på 300 dw, der kunne "stå med" 100 standard træ.

Danmarks Skibskreditfond oprettet i 1961

David: jollebom til ophæng af gummibåd.

Demurrage: overliggedagspenge eller kompensation, som afskiber eller modtager skal betale skibet i forbindelse med langsom ekspedition.

DIS: Dansk internationalt Skibsregister, oprettet juli 1988, for at beholde skibe under dansk flag.

Dividivi: Bælgkapsler af *Cæsalpinia coriaria*, der vokser vildt i Mexico, Centralamerika og de nordlige egne af Sydamerika samt på de vestindiske Øer. Eksporterendes i tørret stand til England og Nordtyskland til brug i garveindustrien. Meget sejledes af de marstalske langfartssejlere fra Maracaibosøen til Hamburg.

Dory: pram anbragt på dækket af bankefiskere og anvendt til at pilke fra.

Drivkvas: en bådtype, der anvendtes meget fra 1890'erne. Som navet siger, er det et fartøj, der driver med fiskegarn, vod. Sejlene sættes således, at de driver sideværts med voddet spændt ud fra bomme både for og agter. Drivkvaser forekom i stort antal i Smålandsfarvandet, hvor især Fejokvaserne er kendte, og i Det sydfynske Øhav, hvor Marstal havde mange af typen. Museet har en af typen, ANNE KAROLINE, med liggeplads ved Eriksens Plads og et par fornemme modeller i samlingerne. Lokalt kaldes typen for vojebåde. Drivkvas konceptet er her på disse kanter kommet fra Pommern, hvor typen kaldes for Zeesboote, og udformningen er en noget anet skrogmæssigt.

Drægtighed: fartøjets bæreevne.

Duc d'Albe: fortøjningspæl bestående af flere pæle sammenholdt af jernringe. I Marstal benævnt jagtpæl, idet de oprindeligt blev anvendt til oplægningspæle for jagterne. Benævnelsen kommer fra, at hertugen af Alba, Duc D'Alba bankede sådanne pæle ned under belejring af Holland

Dunnage: stuvetræ til brug for stuvningen af ladningen i lasten (=lastrummet)

Duve: Et skib duver, når det under sejladsen bevæger sig efter længderetningen op og ned med forenden. Bliver bevægelsen, på grund af krap sø, voldsom, siges det, at skibet stamper i søen.

Duve an på: se anduve, meget benyttet udtryk i Marstal. "Det tø' jette duve an å" = det tør jeg

ikke duve an på = det tør jeg ikke løbe an på

Dørk: betegnelsen for gulvet om bord.

Ende eller tamp: en line eller trosse.

Etmål: Et døgn på søen kaldes for et etmål. Udtrykket bruges ofte i forbindelse med, hvor megen distance et sejlskib kan udsejle i løbet af et etmål.

Fangeline: fortøjning til at fastgøre jolle for og agter.

Feederskib: mindre containerskib, der opsamler containere på flere pladser og leverer dem på containerterminal, hvor de store containerskibe anløber.

Flot: at et skib er flot vil sige, at det er klar af grunden. Et grundstødt skib kan bringes flot. I befragtningsmæssig henseende bruges vendingen ”ikke flot”. Fx skonnertbrig DE ATTEN SØDSKENDE er sluttet for en ladning staver fra finsk havn til Themsen, ikke flot. Dvs at skibet lossers i en tørhavn og ikke i en dokhavn.

Fod = 0,3138535 m = ½ alen.

Fow: first open water. (udtryk i befragtning af skibe med isfyldt farvand).

Fisk eller mastefisk: forstærkning af dækket og bunden i skibet, hvor masten henholdsvis går igennem og står i.

Forfare: flytte.

Forhale: flytte et fartøj.

Forhudning: beklædning af skroget med plader aht. beskyttelse enten mod ormeangreb (kobberforhudning fra o. 1790) eller is

Forhånd: den eller de mænd, der er nærmest ved blokken, når der hales i en tallieløber, i modsætning til dem, der haler i agterhånden.

Forsejle: sejle et skib fra en havn til en anden i nabolaget, fx for dokning. Forsætning: skibes afdrift på grund af strøm eller vind. Forsat af sin kurs. Fribord: den del af skroget, der er oven vande.

Garnering: fartøjets inderklædning på indersiden af spanterne og oven på bundstokke.

Gat: Åbning, oftest nedskåret i enden af en stang eller en planke, i hvilken kan anbringes en skive, der kan dreje rundt om en akse, skivgat. Ordet, d.s.s. engelsk Gate, gennemgang.

Gearless: skib uden lossegrej altså bomme eller kraner.

Gerd: tov eller wire til at støtte og styre en gaffel eller lossebom sideværts.

Gold Dues: specielle havneafgifter bl.a. i portugisiske havne. Bruges ikke mere.

Hals: nederste, forreste hjørne af sejl, fx også råsejl, hvor den del af råsejlet, der er forrest (hvilket jo varierer), er halsen og den, der står agter over er skødbarmen. Deraf udtrykket styrbords halse og bagbords halse, hvor et skib, der ligger på styrbords halse har rettighederne efter de internationale søvejsregler. Hvilket vil sige, at når to skibe er på kollisionskurs, så skal det skib, der har vinden ind fra bagbords side og dermed har råsejlets hals op til bagbord gå af vejen for det andet skib, der har vinden ind fra stb. Ved enten at falde af (dreje væk fra vinden) eller vende.

Halv shelterdækker: se shelterdækker

Helligdag: steder på malet flade, som maleren har "sprunget over".

HK: maskinens hestekræfter. I motorsejlernes tid regnede man 1 HK pr. dw som godt.

Hummer: fortykningen på den øverste del af masten på de gamle jagter.

Hulk: mere eller mindre udtjent skibsskrog, der ofte anvendes til flydende magasin

Hummergat: hul, aflang åbning i en rundholdt. Kommer af oldnordisk. Hunbora, hvor hun betyder mastetop.

Hundevagt: vagten fra midnat til 4 (morgenvagten). Ordet hund benyttes om noget ubehageligt som hundekoldt, et hundevejr, en dum hund o.l. også her, hvor det drejer sig om et ofte ubehageligt tidspunkt. Se vagt.

Hvergarnsstriber/hvergangsstriber: farvebælterne på skibssiderne af jagterne i forskellige kulører. Omtalt i "Danske bådtyper" af Chr. Nielsen p. 114 og "Den Danske Jagt" af Erik B. Kromann p.4.

Hæk: den del af agterskibet, der rager ud over agterstævnen.

I/S: interessantskab, hvor man hæfter for hele rederiet solidarisk og personligt. Andre ejerforhold: P/R, partrederi, hvor man hæfter for den del, der svarer til andelen og endelig Kommanditist, hvor man hæfter alene med det tegnede anpartsbeløb.

Jacobslejder: en mere smækker lejder end en lodslejder og anvendt til arbejdsbrug eksempelvis rigget an til (arbejds)stillinger på skibssiden. Eller brugt på topstænger.

Jagtbygget: skibsskrog med rundt fyldigt forskib og hjerteformet agterspejl i modsætning til klipperbygget, der er hulkæbet

Jomfru: runde træstykker med huller, der anvendes parvis med taljereb igennem. Bruges i stedet for vantskruer til at totte skibets vanter med.

Judasører: to stævnstøtter som sprydet går igennem

Juffers: tømmerstykker til master (Holland) eller lægtene eksempelvis til spær.

Kabellængde: 1/10 sømil = 185 m

Kabys: skibskøkken.

Kadrejer: handelsmand, der driver handel med søfolkene om bord fra sit fartøj.

Kaje: at kaje en rå, se under brase.

Kalfatre: tætte revnen eller nåden mellem to planker i skrog eller dæk ved at islå hamp- eller bomuldsværk og herefter lukke af med kogende beg.

Kamyse: Lille udgave af skibstømrerkiste til at have med rundt på værftet/skibet

Kaplak: tillæg til fragten, som tilfalder kaptajnen. Kommer fra hollandsk kaplakken, egentlig tøj (laken) til en hue, idet afladeren i gamle dage forærede kaptajnen tøj til en hue for at han skulle passe særligt godt på hans gods. K. hedder i overensstemmelse dermed hatmoney på engelsk og chapeau på fransk.

Kapsejse: kæntre.

Keel: 1 Keel (kulladning) = 21 en femtedel tons 1 Shipload = 20 Keel.

Kendtmand: en lods, der ikke er med i lodsorganisation. På engelsk: Der er stor uenighed om ordet pilot er en udvikling af det latinske ord 'pilotus' eller om det er en udvikling af det middelengelske ord for 'pejlelod'. Hvis man ser på engelskmændenes oprindelige ord for en mand der bistår skibe ind og ud af havn (og det nærmeste vand) kan man fristes til en helt anden tolkning. Termen var 'lodesman' (sometider stavet 'lotesman'). Det frister til at sætte det i familie med 'lodestar' og 'lodestone' og så kan latinisterne få lov til at beholde deres 'pilotus' og de andre deres 'peillot' eller hvad det nu var (kan ses i den første udgave af Robdrup og Hjartarson). Den store dansk-engelske ordbog har også på dette punkt som på så mange andre et uheldigt forslag nemlig 'unqualified pilot' og det er vistnok det eneste man ikke skal sige til lodsens/kendtmændene. Nu kommer det. Englænderne er jo så glade for alt hvad der er licensed; så modsætningsvis må det så blive: Unlicensed pilot

Ketch: galeaserigget fartøj, hvor mesanen står foran for rorstammen, i modsætning til yawlen, hvor mesanen eller papegøjen, som den lille mesan her ofte kaldes, står agten for rorstammen.

Kg: se metersystemet

Kinke: en utilsigtet bugt eller løkke på tovværk eller wire.

Klinkbygget: bordene i klædningen overlapper hinanden.

Klokkebøje: vager eller bøje ved anduvning af løb med monteret klokke, der via bølgenes bevægelse bimler, hvilket er nyttigt i diset eller tåget vejr. Klokkebøjer, som undertegnede husker dem, og har tjekket det i kort 297 år 1922/ senere 170 år 1943, er anduvningen til Marstal Havn N fra, der hvor renden øster fra drejer hårdt bb over mod S ind ad Damperranden til Marstal, Joenseprikken S for Stryn, anduvningen til Rudkøbing Løb både S fra og N fra, anduvningen til Ærøskøbing. Der ud over har der på V siden af Lillegrunden til indsejlingen til Faaborg været en klokkebøje og i nærheden heraf en kombineret lys- og klokketønde på S siden af Knastegrunden og N kanten af Skrams Flak.

Klyds: hul i skibssiden til at føre trosser igennem, eller i skroget som ankerklyds, hvor ankerkæden løber.

Kommercelæst: mål for skibs rumindhold. Indtil 1867 var en læst fastsat til 150 danske kubikfod og den dertil svarende vægt som norm til 2600 kg men varierede med varens art. Efter 1867 blev en kmcl. ved lov fastsat til 2 registertons á 100 engelske kbf. = 2,83 kbm.

Kontrabande el. krigskontrabande: en vare som indføres i et land trods forbud

Kost: regler for mandskabets bespisning findes i Søloven. Slutningen af 1800-tallet, skafning ved vagtskiftet kl. 8: frokost bestående af brød og kaffe. Middag ved vagtskifte kl. 13, aftensmad: brød med margarinering og fra 1913 pålægsration. Der var kaffe, kold eller varm, te og vand. Vin forekom i fart på Middelhavet og andre pladser, hvor der var billig vin. Øl kommer først omkring II. verdenskrig. Skipperen havde snaps eller lignende til udskænkning ved højtidelige stunder eller efter en hård tømning. Den varme middagsmad kunne bestå af vandgrød med stegt salt flæsk, hvidkålsuppe med salt kød og kartofler, conserveret kød og sødsuppe, saltkødfrikadeller og vælling, gule ærter med salt flæsk og kartofler, klipfisk og budding og som søndagsret kunne serveres conserveret kød og frugtsuppe. Når man lå under land var der mulighed for fersk kød og friske grøntsager.

Konsulatslister: bemandingslisten - en kontrakt mellem skibsfører og de enkelte folk, heri står de personlige oplysninger om de enkelte mennesker, fødested, alder, lægdsrulle, løn og arbejde ombord på skibet. Denne listes indhold skal skipperen foreligge for den danske konsul i de havne, han anløber, og dermed fortælle at folkene findes, Afmønsring o.s.v. kan så blive foretaget med konsulens medvirken. Sådanne mandskabslister er kun yderst sporadisk bevaret bl.a. hos Generalkonsulatet i Hamburg, enkelte andre konsulalter har også lister, men de er få og meget spredte. Enkelte kan igen findes i Udenrigsministeriets enorme samling af sager. Er det en hjemmesejler, altså et skib der starter og slutter i dansk havn, så bør mandskabslisterne kunne findes i den lokale mønstringsbestyrers arkiv. D.v.s. Toldvæsenet, eller Waterschouten, heraf findes temmelig meget på de statslige arkiver. Desuden findes der protokoller fra de samme steder. I København findes en del forbisejlede, der har skiftet mandskab. Desuden er der lægdsrullerne.

Køje: rundt vindue i skib, bl.a. i skibssiden. Tidligere anvendt i dækket også og udformet som en halvkugle, der lignede et stort køje, deraf navnet. På engelsk ligeledes: Bull's Eye og tysk: Bullauge.

Krap sø eller krap sø: korte stejle søer, der kommer tæt efter hinanden. Krap sø er ret ubehagelig og findes især i relativt lavvandede farvande som eksempelvis Nordsøen og Østersøen. I forbindelse med strømsætning, hvor strømmen kører op mod sø og vind, kan der opstå særlig krap strømsø.

Kravelbygget: bordene i klædningen støder an mod hinanden, så skroget bliver glat

Krig: stykke tømmer anbragt uden på nederst del af forstævnen, hvor det er påsat ligesom stråklod for at beskytte selve stævnen mod slitage, men også fordi det giver bedre bidevindsejlad.

Krydse: sejle i siksak op mod vinden, så tæt til vinden som muligt. Se bidevind.

Krøbbelspil: ankerspil med vandretliggende tromle

Kuf: se under tjalk

kW: 1 kW = 1,358 HK (maskinkraft)

Kølhale et skib vil sige, at man ved hjælp af svære taljer eller gier op til masten krænger skibet over på siden så langt, at kølen kommer klar af vandet, for at man kan skrabe, kalfatre og tjære bunden, samt foretage reparationer og muligt udskifte kobberpladerne i bunden, for de skibes vedkommende, der gik på varmen og var beskyttet mod ormeangreb vha. Kobberplader.

Kølsprængt. At et skib er kølsprængt vil sige, at den oprindelige lige køl buer mere og mere op på midten, efterhånden som skibet ældes. Specielt skibe i fart på tørhavne blev hurtigt kølsprængt. Efter installering af maskineri blev de fleste skibe stærkt kølsprængt, idet de "tabte" agterskibet. Pga. kølsprængningen mistede skibene deres oprindelige spring og blev helt rette. Nogle skibe kunne blive så kølsprængt, at de blev helt pukkelryggede. Skonnerten FULTON har i ny tid fået rettet sin kølsprængning op og har derved genfået sin ungdoms spring.

Kølsvin: en planke, der ligger oven på køl og bundstokke.

Laber: svag (om vinden) af tysk labber, slap.

Landing: overlægget, hvor to bord ligger op til hinanden i et klinkbygget skib.

Lapsalve: smøre tjære på den med skibsmandsgarn klædte wire

Lask: sammenføjning på langs af to stykker tømmer evt. vha. et tredje stykke.

Lempe: flytte rundt på lasten

Lig: tov, der er syet i sejlets kanter.

Liner Terms: lastning og losning (måske nærmere defineret) på skibets regning på ikke fastlagte antal timer eller dage.

Lodslejder: rebstige, på hvilken lodsens kanter op ad skibssiden. Eng: Pilot-ladder, tysk: Lotzen-Leiter.

Log: instrument til at måle skibets fart gennem vandet.

Longton: 1020 kg.

Luv eller luvart: vindsiden i modsætning til læ.

Lægde eller bådlægde: fortøjningsplads af oldnordisk oprindelse

Lænse: sejle med vinden agten ind – eller lænse (øse eller pumpe) skibet tomt for vand

Løbetøj: Den tømmerkonstruktion, som et skib glider i vandet på ved søsætning/stabelafløbning. Tommelfingerreglen vedrørende faldet på løbetøjet er et fald på en tomme pr. fod – eller små 5 graders fald, ikke fladere.

Løjert: bøjle til at fasthægte stasejl til stæg.

Lønning: et stykke afrundet træ, der ligger oven på lønningsstøtterne, der er støtter for skanseklædningen ude i borde over dæk. Oven på lønningen kan der være anbragt sceptre, og oven på disse ligger et stykke træ, rælingen. Imellem sceptrene kan der være et net (pyntenet) eller være anbragt et bræt, kaldet pyntenettet

Lybækkerkælling: meget svær krapsø (brugt af Østersøsejlere)

Metersystemet: idéen opstod i Frankrig for imødegå mangfoldige upræcise systemer, hvor der var mulighed for snyderi. Systemet skulle være baseret på 10-tal systemet. Den franske Nationalforsamling fastsatte meteren som en 10-milliontedel af afstanden mellem Jordens nordpol og ækvator målt langs den længdegrad, der går igennem Paris. Kilogrammet blev samtidigt fastsat som vægten af én liter destilleret vand ved + 4 grader. 1799 var prototyperne for enhederne klar en platinstok på 1 m og et platinlod på 1kg. I Danmark blev metersystemet indført ved lov den 4. maj 1907.

Malflyde: ligge og flyde i vandfladen, eksempelvis en jolle, der er fyldt med vand eller en skonnert der flyder på trælasten. Mal betyder dårlig. Kendes også fra fx malplaceret og andre ordsammensætninger.

Marstalbygget: jagtbygget.

Marstalgrøn: nærmest: “lys søgrøn”

Marstallergrammofon: hånddrevet tågehorn.

Marstallersoda: sand (til dæksskuring).

Messe: kahyt, hvor besætningen spiser.

Mærsejl: Opdeling af mærsejlene - og i sjældnere tilfælde også bramsejlene - i to sejl var noget amerikanske skibsførere nåede frem til af hensyn til mandskabsbesparelser og håndterlighed. I takt med at skibene voksede i størrelse, fulgte sejlgarderoben med. De i udviklingen større og større mærsejl blev efterhånden for uhandige og krævede mange hænder, derfor delte man dem i under- og overmærsejl fra omkring 1865, i lighed hvad man havde gjort med den efterhånden voldsomme klyver, der i storsejlerne blev delt op i inder- og yderklyver. I de større sejlere delte man også bramsejlene i to (clipperen MARPESIA, bygget 1866 var den første, rigget med dobbelte bramsejl). Vi har den samme udvikling i topsejlsskonnerter og bramsejlsskonnerter, hvor topsejlene svarer til mærsejlene. I samme periode ændredes råsejlerne sejlføringen, således at sejlene blev bredere og mindre dybe, hvilket var med til at sænke tyngdepunktet. I sejlskibenes tid var sejlene af hamp og des større og dybere sejlene blev, jo mere posede de ud og blev derfor ikke særlige anvendelige under

bidevindsejlads efter kort tids brug. Derfor er en opdeling i mindre flader langt at foretrække og giver også bedre og handigere muligheder, når man skal mindske sejl, når vinden frisker.

Da man indførte dobbelte mærssejl, indrettede man det således, at overmærsråen kører på en mobil rakke, så at man firer råen af under sejlbergning, og ikke hiver sejlene op under en fast rå i stedet. Hvorfor gjorde man det på den måde? –

Alt i sejlskibenes tid var resultatet af erfaringer, og denne løsning er også et resultat heraf. Der kan være forskellige forklaringer herpå:

Tyngdepunktet. Ved at fire ræerne af, flytter man tyngdepunktet ned, hvad der er en fordel, når skibet ligger under land og derfor kan varpe mere af ballasten ud inden indtagelsen af last uden at skibet mister sin stabilitet. Ringere topvægt var i det hele taget efterstræbelsesværdigt. Samme effekt havde opdelingen af sejlarealet på flere master, hvilket i sagens natur gav et lavere sejlcenter.

Bevægelighed. Under sejlads og sejlmanøvrer trimmes sejlene for at få det optimale ud af sejladsen, og en mobil rakke giver større bevægelsesmuligheder end en rå der er fastgjort til fast rakke (O. P. Nielsen, skibsfører på skoleskibet DANMARK).

Skøde for. Når man skal skøde et råsejl for under sejlsætning, er mulighederne for optimal sejltrimning langt bedre ved at hive sejlet op i et ”fast overlig” = råen, i stedet for at hive skøderne ned og totte dem, som man gør ved undersejlene (O. P. Nielsen).

Monkey Island: Toppen af brobygningen

Måned – sige måned – er udtryk for at sige op til søs.

Nathus: kompasshus

Nationalitetsmærker: 7.9.-39 skriver ”Dansk Søfartstidende”: Ethvert dansk skib, der går i fart udenfor linierne Skagen-Vinga og Falsterbo-Balzerort, skal snarest muligt påmales 2 store danske flag på hver side af skibet samt skibets navn og derunder ordet ”Danmark” i store tydelige bogstaver på hver skibsside. Endvidere skal alle sådanne skibe straks på et fra luften synligt sted på dækket så vidt muligt både for og agter vise et udbredt nationalflag eller lade et sådant påtale f.eks. lugepresseningerne. Endelig skal skibene dag og nat føre nationalflaget. Lov af 4. maj 1939.

Natte dæk: spule (træ)dæk over med vand, for at det ikke skal sprække op i varmen

Ollerops: gammelt udtjent tovværk, der trevledes op og anvendtes til værk.

Ommelsbeg: finsk træbjæret rørt op med pulverkridt eller andet forhåndenværende som aske, cement eller savsmuld, blandet op til tætemasse, der ikke bliver hårdt. Blyhvidt eller blymønje, der også kan røres op i stedet for bjæret bliver hårdt.

Paket: skib, der sejler med stykgods og evt. et par passagerer mellem to eller få anløbshavne i faste tidsterminer.

Pantry: spisekammer eller anretterkammer.

Pier: anløbsbro.

Plat: at sejle p. er at sejle med vinden agter ind, - plat for de gat: med vinden ret agten ind.

Plimsollmærke: lastelinie, der viser hvor dybt skibet må lastes ned under forskellige forhold. Nævnt således efter englænderen Samuel Plimsoll, der i 1876 i parlamentet kæmpede for at få indført et lastelinie, der i begyndelsen kun bestod af en cirkel med en horisontal linie igennem.

Poop: Forhøjede agterdæk eller halvdæk eller hytten. Poop skulle komme af latin pupas, husguder, som de romerske søfarende opbevarede agter i skipperens kahyt iflg. bladet "Båtologen" nr. 4 2004.

Projektlast: ladning af større enheder, eksempelvis maskiner, store olierør o.l.

Props: træstaver til brug for afstivning af minegange (ofte fra norske pladser til UK) Pullert: opstående stykke tømmer – eller jernpullert - til fastgøring af fortøjning.

Quintal: lasteenhed for fiskeladninger fra New Foundland. En bærebørfuld = 50,8 kg = 1 Quintal.

Rakke: bøjle hvormed en rå er fastgjort til beslag i mast.

Range: klædningsplanke i begge sider, fx: kølrange.

Rank: et fartøj er rankt, når det let krænger til en af siderne.

Rasmus: gammelt udtryk for havet: Rasmus er vred = kraftig søgang Rate el. fragtrate: betalingen for transporten af godset.

Rotteskærme: metalskærme sat på fortøjningstrosserne for at hindre rotter i at kravle om bord. Man har også anvendt at male hvide striber (evt. belyst) foran gangwayen, idet man mente at rotterne var bange for den lyse farve. Bandt af samme grund undertiden hvide klude på trosserne.

Rovs eller rovse: når skibet slingrer, kan tingene rovse (glide) frem og tilbage, når de ikke er surret eller gjort ordentligt fast. Tage rovs: tage fart

Ruf: dækshus.

Rummet: lastrummet.

Ræling: se lønning.

Ræv: "Vinkelinstrument" med indhakkede vinkler i hakkebrættet agter, hvor man kan måle vinklen på loglinen ud til siden og dermed afdriften - mest anvendt af svensken. Se kuglepennetegning første side i "Fra mast til køl" på Marstal Søfartsmuseums læsestue.

Seasoned: om trælast, der er tør og lagret.

Sejle til søs: "Han sejler til søs" siger man om folk, der sejler som professionelle søfolk. Sejlskibstid: for at komme på navigationskole skulle man tidligere have sejlet med sejlskibe-

og, på et senere tidspunkt, sejlskibe med hjælpemotor. Denne ordning blev først ophævet med Sønæringsloven af 1958.

Sejlmagerpose: lille pose af sejldug, hvor sømanden havde sine egne sager til sømandsarbejde som mergelspiger, kniv, fedthorn til sejlnåle og sejl(mager)handske

Shelterdækker: skib forsynet med vejrdæk eller shelterdæk over hoveddækket, hvilket vil sige, at dækslasten er lukket inde. (Shelterdækkere går dog ofte med dækslast, eksempelvis containere oven på vejrdækket). Der er også bygget skibe med vejrdæk opbygget over halvdelen af hoveddækket de såkaldte halve shelterdækkere. Skibe kun med hoveddæk kaldes enkeltdekkere eller singeldækkere.

Singeldækker: se shelterdækker

Sjov: at hejse flaget i s., at hejse det bundet i knude, et gammelt udtryk for at skibet er i nød.

Sjækkel: jernbøjle med skruebolt.

Skaffe: spise

Skage eller skagge: at dreje, at runde langsomt eller småt. Vinden skager. Udtales med hårdt "g". Navnet Skagen.

Skalke: at lukke luger og andre åbninger vandtæt med presenninger, surringer m.v. At skalke vandtæt.

Skamfile: slitage pga. tovværk slider mod jern, træ- eller andet tovværk.

Skandæk: yderste dæksplanke.

Skanseklædning: øverste del af skibssiden over dæk.

Skeje ud, udskejning: fyraften

Skimmelsgarn: skibmandsgarn.

Skimmelsarbejde: riggearbejde.

Skot: væg om bord fx. kollisionsskot i forskibet og maskinskot tværgående lodret skillevæg mellem maskinrum og lastrum. Kornskot er en som regel langsgående skillevæg i lastrummet for at forhindre lasten i at forskubbe sig.

Skral: Vinden er skral, d.v.s. den har skrallet, drejet sig mere forlig; Modsætning til rum

Skre: se under "Blusse ål"

Skvalp: mindre bølger.

Slækvande: Ved tidevandsskift er der perioder, hvor der ingen tidevandsstrøm er medens

strømmen vender. Disse "stille" perioder kaldes for slækvande.

Skærpe: under sejlads at brase ræerne så meget forefter som muligt, for at kunne gå tættere op til vinden.

Slør: 1) rum vind, deraf at sløre, d.s.s. at lænse. 2) S. betyder også spillerum f.eks. mellem akse og dens leje.

Smakke: et firkantet sejl, også kaldet sprydsejl, anvendt i joller for det meste. I eftersejlskibstiden, hvor skibene blev til "sejlskibe med hjælpemotor", kaldte man ofte støttesejlet for "smakken" uanset, at det ikke drejede sig om et smakkesejl, men om et spidssejl eller et gaffelsejl.

Smulten eller smult vande¹²⁵: det rolige vand i læsiden af en kyst og/eller mellem øer og grunde

Snesejler: en ØK-sejler, fordi de sejlede hjem til Snedanmark på deres rundtur ud til Østen. Skibsfører Tage Jensen, Marstal, der bl.a. mønstrede ud fra New York i mange år (og ikke fra DK) siger, at når de i hans matrostid lå med et Mærskskib fx. i Bangkok, og der kom en ØK-båd ind, så var de en 4-5 mand, der tog en skovl på nakken, og gik over på ØK-damperen for "at skovle sne!".

Sommerfugle: udtryk anvendt blandt småskibsfolk om de skibe, der lagde op for vinteren. Dagsommerfugle blev tilsvarende anvendt om de skibe (ofte ældre søfolk), der ankrede for natten.

Sparle: at gå frem og tilbage. De gamle søfolk på Marstal Havn sparlede: spadserede frem og tilbage i en længde, der svarer nogenlunde til bredden af et sejlskibs halvdæk. Ses på foto fra "Børsen" ved sejlmager Lohse & Hansen på Marstal Havn, hvor skipperne sparler.

Spidser: de to trekantede sejl, der rigges op oven på bredfokraen. På engelsk kites (drager).

Spring: skrogmæssigt: skibets langskibsbue. Fortøjningsmæssigt: agterspring fortøjningstrosse, der viser forefter fra agterenden, medens agterfortøjningen viser agterud og et brist viser ret ind. Tilsvarende med forspring, der viser agterud fra forskibet

Sprydstage: stage til at udspile smakkesejl.

Spout: sliske til at styrte kul, skærver eller lignende gods ned i rummet.

Spunding: udhugning i stævntæ og køl for anlæg af bord og planker.

Stag: tov eller wire, der støtter masterne langskibs. At gå over stag, se under bomme.

Standard: se DBB

Stilling: et par sammenføjede planker med tov i enderne til at fire ned langs skibssiden som arbejdsplatform (skrabe og male).

Stiv: modsat rank, bruges om fartøj, der ikke krænger så nemt til siderne.

Stores: skibsudrustning bl.a. malerstores, maskinstores, trosser, vantskruer og andet grej, hvoraf der opbevares en del i storesrum.

Streger: Tidligere inddeltes kompasset i streger i stedet for grader. I alt er der 32 streger på kompasset på hver 11 1/4 grad. Stregerne inddeles igen i halve og kvarte streger, der alle har hvert sit navn, fx. sydvest til vest trekvart vest.

I dag anvender man næsten udelukkende grader, dog bruges stadig streger i forbindelse med pejlinger. Udkiggen varskoer normalt i streger eksempelvis: "Rød lanterne 2 streger om styrbord"

Styrte: hælde. Styrtegoods, varer som kan styrtes, flydende varer, korn, kul o.l.

Stråkol: planke under kølen til beskyttelse mod slitage.

Svigte: at s. en mesan er at formindske den ved at lægge sejsinger om sejlet og gaffelen.

St. Ybes: Ældre navn for Setubal.

Stykgods: emballerede varer, som regel i kasser, tønder, sække o.l.

Styrlastighed: et skibs styrlastighed er forskellen mellem skibets dybgang for og agter. Hvis et skib stikker 1 m for og halvanden m agter har skibet en styrlastighed på 1/2 m.

Styrtegoods: bulklast, der styrtes gennem spout eller på anden måde styrtes ned i rummet.

Sætte: S. vant eller stag, at hale disse så ensartet stive, at alle tov bærer sammen.

Sømil: 1852 m. også førhen kaldet en kvartmil idet den nogenlunde svarer til en kvart dansk mil i land.

Talerør: samtalerøret forsynet med fløjte mellem bro og maskine

Tjalk: hollandsk eller frisisk, fladbundet fartøj. Ifølge Søfartsmuseet i Groningen var en kuf i brug i 1700- og 1800-tallet, bygget af træ, to-mastet galeaserigget med gaffelsejl og et par råsejl på stormasten. Tonnage på 100-300 tons. En tjalk er en der blev bygget allerede i 1600-tallet og bygget op i 1900-tallet. Bygget af træ og i 1900-tallet af stål. En mast med gaffelsejl, tonnage mellem 50 og 150 tons. I begyndelsen brugt på indre farvande, i slutningen af 1800-tallet også brugt til coasterfart. Fra en anden hollandsk kilde hedder det at alle af typen kaldes tjalk, heraf bliver den store søgående type kaldet for kuf, de mindre tjalk. De helt små på kanalerne kaldes skudsjer.

Tofte: "bænk" i jolle.

Tomme = 1/24 alen = 2,615 cm

Totaldage: benyttet i befragtningsterminologien om skibets samlede losse og lastedage. Hvis et skib f.eks. har 4 totaldage betyder det at skibet, hvis det ligger mere end 4 dage under lastning og losning, skal have ekstra betaling for flere dage til formålet. Hvis et skib f.eks. har

5/4 dage i nævnte forbindelse betyder det, at skibet har 5 dage til at laste i og 4 dage til at losse i, og her kan dagene ikke overføres. Hvis et skib har 4/5 dage til trælading og evt. bruger 2 dage på lastningen, så kan de 2 resterende dage ikke overføres og anvendes hvis losningen går ud over de 5 dage. Går lossetiden her ud over, skal skibet have penge for liggedagene. Se også under demurrage.

Trampfart: at et skib sejler i trampfart vil sige, at det sejler i fri fart mellem forskellige havne, hvorfra og hvortil der byder sig en last. I modsætning hertil er der skibe, der er placeret i liniefart med gods mellem to eller flere bestemte havne.

Tripcharter: Chartring (lejemål) af skib for enkelt rejse.

Trække: når et træfartøj har stået på land er der som regel opstået revner pga. sol og vind, disse utætheder trækker sig hurtigt sammen igen, når fartøjet er søsat. Man siger at jollen ligger og trækker.

Tørhavn: tidevandshavn, hvor skibene står tør ved ebbe. Dokhavn er en tidevandshavn, hvor sluseportene lukkes for at der kan forblive vand i havnebassinerne.

Udskejning: fyraften.

Unseasoned: om trælast, der er friskskovet og dermed er relativt tungt.

Vage: flyde let på vandet. Et skib vager godt, ligger let og løfter sig godt for søerne.

Vagt: Kendt fra sejlskibenes tid var to-skiftet vagt, hvor man gik ”vagt om vagt” i 5 vagtperioder:

00-04	Hundevagt	Styrbords vagt
04-08	Dagvagt	Bagbords vagt
08-13	Formiddagsvagt	SB vagt
13-19	Eftermiddagsvagt	BB vagt
19-24	Første vagt	SB vagt

Altså gik SB vagt 14 timer og BB to timer, næste et mål (døgn) omvendt.

Vant: tov eller wire, der støtter masterne sideværts.

Varpe: flytte/forhale et skib vha. varpankre eller varpebøjer. Man gør trosser fast på faste bøjer, der eksempelvis lå ved indsejlingen ved Damperranden i Marstal, og halede sig fremad ved at skifte trosser til den næste i rækken, så at trækket og forhalingen foregik løbende. Varpankre, som man lagde ud, havde samme funktion.

Vinddriver: skib, der går i havn for at afvente flovning i vejret. ”Ligge inde som vinddriver”.

Vojebåd: drivkvase (se den)

Vrikke: drive en jolle frem med én åre, der ligger i et vrikkehul/vrikkegat i agterspejlet

Yawl: lystyacht, hvor den agterste mast er placeret agten for rorstammen

Ærbostik (= Ærøbstik): Når et skib eller en båd krydser ud af en havn og skal rundt et molehoved for at komme ud, og der lige mangler en bådlængde eller to i at fartøjet kan nå at komme rundt, så lader man skibet løbe op mod vinden med blafrende sejl det sidste stykke for at nå rundt molen eller bøjen på opskuddet (den fart som skibet har i forvejen) i stedet for at tage et ekstra kryds.

Øgge: mindre pram med spejl.

Ord ajourført 25.3. 2009

Erik B. Kromann