

ORD og vendinger fra søens verden –

Glimrende forklaring forefindes blandt andet i “Danmarks Søfart og Søhandel” bd. II., ”Dansk Illustreret Skibsliste” 1987, ”Søfartens ABC”, ”Søens Folk” bd. 3, ”From Keel to Truck” og www.jmarcussen.dk

aa: always afloat

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

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)).

Ange: en lille luftning der anes som krusninger (”kattepoter”) på det ellers blikstille hav

Ankerbund: Havbund af beskaffenhed og dybde, der giver en god holdebund for et anker.

Ankerspil/Normand: En Nordmand er en jernbøjle, som det fremgår af foto fra tremastet bramsejlskonnert SKANDIA af Marstal. Matrosen sidder på ankerspillet. Højre fod er placeret på en ”Nordmand”: En jernbøjle, der sættes i huller i ankerromlen, når ankeret rovser ud. Nordmanden sættes på for at kæden ikke skal krydse og dermed låse sig selv, når kæden suser ud gennem klydset. Der kan påsættes kroge på spillets overlægger til ophæng af kæden fra det anker, der ikke hives hjem. Der er tre omgange kæde på tromlen, kædeomgangene løber ude fra og ind mod midten. Når kæden har kørt sig selv helt ind, skal den forfares ud igen. For at klare dette skal kæden slækkes op. Dette klares ved at sætte ”Kædekrogen” i kæden halvvejs mellem spillet og klydset, hvorpå der slækkes op. Kædekrogen er fastgjort på ankerspillet med en kæde, der ses helt nede ved dækket. Jernstangen med rundt håndtag er en af håndspagerne, der stikkes i spillet og anvendes, når ankeret skal ”nikkes” op. Kan ses på museets skibsmodeller. Et sæt håndspager fra BONAVISTA findes på Marstal Søfartsmuseum (*Eli Bager*, der har sejlet med skibet og taget fotoet).



Ankre: lade ankeret falde (i småfartøjer: kaste anker). Andet udtryk for at ankre er at dryppe krogen. Ordre: "Lad gå ankeret!" eller "Lad falde!". I skibe taler man om, hvor meget kæde der skal ud. Ankerkæderne er sjækket sammen af kædelængder á 15 favne (1 favn = 6 fod = 188 cm) forbundet med en sjækkel. Hvis man har én længde ude, siger man én sjækkel, to sjækler osv. For hver sjækkel er der påmalet en og flere hvide streger, altså én streg ved første sjækkel, to ved andet sjækkel osv, således at folkene ved ankerspillet kan se, hvor mange sjækler (kædelængde), der er rovset ud - eller halet hjem, de kan så varsko broen fx: "7 sjækler ude". Kædelængde, der stikkes ud, er i reglen 5 gange dybden, afhængig af sø, vind og strøm. På større dybder som regel lidt kortere forhold.

Aptering: opholdsrum i skib, indretning om læ.

Arkipelag: øhav

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 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 eller på grunden i tidevandshavn for at kunne rense og "bundsmøre" (male) skibsbunden ved ebbe, mens skibet står tør.

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.

bb (1): bagbord (venstre) side af skib

bb (2): below bridges

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

Beaufort vindskala:

Beauf. m/sek.

0	0,0 - 0,2	stille
1	0,3 - 1,5	næsten stille
2	1,6 - 3,3	svag vind
3	3,4 - 5,4	let vind
4	5,5 - 7,9	jævn vind
5	8,0 - 10,7	frisk vind
6	10,8 - 13,8	hård vind
7	13,9 - 17,1	stiv kuling
8	17,2 - 20,7	hård kuling
9	20,8 - 24,4	stormende kuling
10	24,5 - 28,4	storm
11	28,5 - 32,6	stærk storm
12	32,7 - ...	orkan

Bedage sig: vejret bedager sig: bliver bedre.

Begive sig: tømmeret i skibet bliver rykket ud af sin sammenhæng ved hårdvejrns påvirkning.

Benting boom: bom el. spilerstage på fokken (forreste under-råsejl) på barkentinere og skonnertbrigger kan ses på museet blandt andet på Carl Rasmussenmaleri af skonnertbrig DORTHEA .

Beskøjter: Beskøjter er hårdtbagte kiks, der kan holde sig næsten uendeligt. Man har eksempler på 50 år gamle beskøjter, der stadig kunne spises. Denne egenskab gjorde beskøjter velegnede til langfart, hvor man ikke kunne få frisk proviant særligt ofte. 1 kg Grahamsmel - ca. 4 dl vand - ½ pakke gær opløst i vand - 1 tsk. salt. Bland alle ingredienser og ælt til dejen er let, luftig og ikke klæber. Rul dejen ud og skær den i stykker på ca. 5x5cm. Bag beskøjterne i ca. 45 min. ved 180 grader. For at opnå den samme konsistens som på skibene i gamle dage, bages beskøjterne to gange. I så fald bages de i 35 min. pr. gang. Beskøjterne bliver derved meget tørre og får en meget hård skorpe. De bliver nemmere at spise, hvis man bløder dem op i for eksempel suppe eller en varm drik.

Beslå sejl, slå sejl under: sammenrulle og fastgøre sejl til ræer og bomme. Det modsatte. Slå sejlene fra.

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 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" og ikke i uvidenhed eller misforstået sprogkorrekthed med blødt 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. BONAVISTA).

Bimco: The Baltic and International Maritime Council

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.

b/l: bill of lading.

Blok: en taljeblok. Et træ- eller metalhus med drejelig skive.

Blueback: søkort med forstærkning på bagsiden af blåt papir, som det anvendtes i sejlskibs- 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 aften/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 = varpe (smide) det over bord.

Bomdirk: Tov eller wire, der bærer bommen, når sejlet ikke er hejst og dermed holder bommen oppe.

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 bidevindsejlads, er en råsejler sommetider nødsaget til 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.

Bov: skibets forende (kind eller kæbe). *Han tørnede kajen med styrbords bov.*

Bov eller rettere bover anvendes også i daglig tale. *Han er involveret i foreningsarbejdet på flere bover* = sammenhænge.

Bove (1): 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.

Bove (2): Tømmer til skibsbygning blev, når det var savet ud i planker, spredt ud på havnepladserne, som regel båret af 6 mand, der hankede op med dertil fremstillede jernkroge. Når der skulle udvælges stykker til bygningen, blev de streget op, der hvor de skulle saves, dette kaldes at bove (tømmer) Meddelt af Henning Terkelsen, Marstal Søfartsmuseum, udlært på Marstal Træskibsværft.

Bovenrigget: rigget med råsejl på fokkemasten.

Bovspryd eller **spryd**: rundholdt, der viser forefter, hvilende på skibets stævn, hvor forsejlene føres fra.

Brase: regulere ræernes stilling i forhold til masten eksempelvis under bidevindsejls. Man braser bak på en af masterne, når man skal lægge skibet stille i forbindelse med at lodsen 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 hårdt som muligt. Man kan evt. også kaje de store underræer eller bredfokråen, hvilket vil sige at man vipper råen i det lodrette plan.

Bredfok: Let sejl, der sættes under en (bredfok)rå på fokkemasten med rum vind. I skonnerttiden var/er bredfokken firkantet. Over råen kan sættes et par trekantede kaldet spidser. De gamle jagter førte generelt bredfok, og i jagternes tid var den oftest syet op i en spids som på en moderne spiler, således at bredfokråen fungerede som en spilerstage oppe til vejrs, hvilket fremgår af skibsportræterne af jagter.

Bro: kommandobro.

Brohammer: svært tømmer fastgjort vandret oven på bolværk eller (kaj)spunsen – Brohammeren kan eksempelvis også være fremstillet af granit, stål eller beton.

Bulklast: last i løs vægt, ensartet uemballeret gods, fx fiskemel, kul eller korn.

Bunkers: skibets beholdning af brændolie, olie der anvendes til skibets maskineri. At bunkre vand eller olie = at indtage.

BV: Bureau Veritas: Certificerings- klassifikationsselskab

Bændsel. Belægning/omvikling af tov eller wire med skibsgarn eller jerntråd.

Båd eller skib? Begrebet er mangfoldigt. Betegnelsen skib/båd afhænger af skibets størrelse, konstruktion og anvendelse. Fx er det relevant, at hæfte betegnelsen ”skib” på Marstal Søfartsmuseums jagt DE 4 BRØDRE, idet dens forlæg er et fragtskib og konstruktionen udformet derefter. En lystbåd i samme størrelse og også betragtelig større, bør betegne som båd eller yacht. Når vi når op i galeaser, skonnerter, tjalke, loggere og småcoastere, så er betegnelsen naturligvis skibe. En anden sag er at man kan møde fx store passagerSKIBE som OsloBÅDEN og lignende tilfælde - eller fragtskibe, der er bygget om til husbåde, der dog stadigvæk og alligevel er skibe.

Båke: sømærke, forbåke og bagbåke, oftest med indbygget fyr, der er placeret med et vist mellemrum for at markere sejlrende, som man finder ved at have båkerne overet (lige bag hverandre) eller for at markere elkabel, hvor man ikke må ankre.

Capstan: spil med lodretstående spiltromle, som fx ankerspillet på bakken af et skib.

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.

Cml.: se kommercelæster

Coaster: mindre motorfragtskib, oprindeligt betegnelsen på et sådant, der gik i nærfarten eller indskrænket fart, hvor den kystede. Danske coastere sejler imidlertid i fart world wide i modsætning til dens udenlandske kolleger som tyske, hollandske og svenske.

Danmarks Skibskreditfond oprettet i 1961.

David: jollebom.

DDB: deals, battens and boards (sævede 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 tdw., der kunne "stå med" 100 standard træ.

Ddb: double ballast bottom

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

Deviation: kompassets fejlvisning grundet skibets magnetisme og jernkonstruktioner.

DIS: Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) blev oprettet i 1988 med baggrund i rederiernes internationale konkurrencesituation. Oprettelsen havde til formål at imødegå en stigende udflagning af skibe. Fra Regeringens side blev det på daværende tidspunkt fremhævet, at der var en klar dansk interesse i at bevare så stor en del af handelsflåden under dansk flag som muligt, både af hensyn til beskæftigelsen og valutaindsejlingen. Udflagning var ikke et særligt dansk fænomen, men udtryk for en klar tendens i mange vesteuropæiske lande. DIS styrkede rederiernes konkurrenceevne. DIS betød samtidigt, at søfartskommuner mistede en hel del skatteindtægter fra søfarende og en fuldstændig udligning er indtil videre (2024) ikke gennemført, men en afskaffelse af DIS ville være skæbnesvanger for dansk søfart og danske søfolk.

Dividivi: Bælgkapsler af *Cæsalpinia coriaria*, der vokser vildt i Mexico, Centralamerika og de nordlige egne af Sydamerika samt på de vestindiske Øer. Eksporteredes 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.

Drivanker eller drivpose: sejldugspose, der holdes åben af jernringe, der fires ud fra fartøj under megen sø og vind, for at holde fartøjet op mod vinden og søen, så fartøjet ikke falder tværs og bølgerne brækker ind over. Drivankeret kan udrustes med eller suppleres med olie eller oliepose til at dæmpe søen.

Drivkvaser: 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 Fejøkvaserne er kendte, og i Det sydfynske Øhav, hvor Marstal havde mange af typen. Marstal Søfartsmuseum har en af typen, ANNE KAROLINE, med liggeplads ved museets skibsbygningsplads Eriksens Plads og et par fornemme modeller i samlingerne. Lokalt kaldes typen for vojebåde. Drivkvaser konceptet er her på disse kanter kommet fra Pommern, hvor typen kaldes for Zeesboote, og udformningen er en noget anet skrogmæssigt.

Dronning(e)-vind: medvind lige agter ind; strygende medbør = sejle plat-for-de-gat.

Drægtighed: fartøjets bæreevne, lasteevne.

Duc d'Albe: fortøjningspæl bestående af flere pæle sammenholdt af jernringe. I Marstal benævnt jagtpæl, idet de oprindeligt blev anvendt til oplæggerpæle for jagterne. Benævnelsen kommer fra, at hertugen af Alba, Duc d'Alba, bankede sådanne pæle ned under belejring af Holland. I forbindelse med Søfartsmuseets havneprojekt etableres der en oplæggerplads ved havnemolen overfor Eriksens Plads. Her blev der rammet i november 2013 to jagtpæle i

nøjagtig kopi efter de oprindelige pæle, hvoraf én er bjærget og udstillet i museets gård. Hver jagtpæl består af 8 skråpæle og en centerpæl. Jagtpælene fortæller central søfartshistorie, idet den type pæle før i tiden optrådte i et stort antal i havnen. Der har ligget op til godt 200 skibe i Marstal Havn i sejlskibenes tid oplagt mellem den slags fortøjningspæle. På kort fra 1838 kan der tælles 100 jagtpæle i Marstal Havn. I Kleven ud for Ommel Havn er der renoveret nogle jagtpæle af en lidt mindre kaliber end dem i Marstal Havn.

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

Duve: Et skib duver, når det under sejladsen bevæger sig op og ned i længderetningen. 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 tøj' jette dove an å" = det tør jeg ikke duve an på = det tør jeg ikke løbe an på.

Dødvande: skibet hænger fast i krusninger i vandlagene mellem (halv)ferskt og salt vand. *Vi var på vej ind til Akureyri, men skibet blev pludselig stående fast, selvom vi havde mere end 20 m vand under kølen. Vi var kommet i "dødvande", vi kom ikke ud af stedet. Skipperen sagde: "Vi skal have loglinen rigget til, så går den fri". Loddet blev fæstnet midt på linen. Den blev forhalet hen under kølen med en mand i hver side. Efter to forsøg begyndte skibet igen at bevæge sig. For mig var det mystik. Senere har jeg forstået, at det der holdt skibet fast, kan være krusninger mellem vandlagene, de salte og de mindre salte.* (Skibsfører Arne Rosenbæk Albertsen om sejlads som ungmand med tremastet topsejlskonneret SVALEN af Marstal på Newfoundland og Island 1923).

Dødvægt(-tonnage): den ladning, proviant, stores, brændstof og evt. ballast, som skibet kan have inde, lastet ned til sommerlastelinien i saltvand.

Dørk: betegnelsen for gulvet i apteringen.

Døsse: udtrykket bruges om en sejler, der kommer småt sejlene (døssende) for en agterlig let brise.

Ende eller tamp: en line eller trosse.

ETA: Expected time of arrival

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.

Evert: fladbundet, grundgående fartøj med sidesværd for at modvirke afdrift, oftest galeaserigget

fa: Free alongside

Falde, falde af: dreje væk fra vindøjet.

Fang(e)line: 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.

Fender: tovværkspølse, træstykke, gummidæk eller lignende til at beskytte skibet mod skrammer, når det ligger langs kaj. **Fenderliste:** Planke eller liste monteret på skibssiden, der fungerer som fender.

Finkenet: kantstillet planke over lønningsplanken. Oven på finkenettet er der ofte lagt yderligere en finkenetslønning.

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 skonnertribrig DE ATTEN SØDSKENDE er sluttet for en ladning staver fra finsk havn til Themsens, ikke flot. Dvs. at skibet losses i en tørhavn og ikke i en dokhavn.

fob: free on board

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 et skibs forføyningsposition fra en kaj til en anden.

Forgrejer: bovspryd (med klyverbom og jagerbom) og tilhørende af barduner og kæder.

Forhale: flytte et fartøj evt. bed hjælp af forføyningerne.

Forhudning: beklædning af skrogets underste del med plader aht. beskyttelse enten mod ormeangreb, kobberplader eller is, hvor zinkplader også anvendes.

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: kortere sejlads fx fra ballastplads til kajplads eller fra en havn til en anden i nabolaget, fx for dokning.

Forsætning: skibes afdrift på grund af strøm eller vind. Forsat af sin kurs.

Fortøining og fortøje: og for alt i verden ikke fortøjning: Et skib fortøjer man – en ko tøjrer man – man kan fortøje men ikke fortøjre, det skulle da lige være en søko.

Fribord: den del af skroget, der er over vandet. Højden fra hoveddækkets overkant til vandlinjen, målt ved middelspant.

Føring: besætningens ret til for egen regning at tage lidt varer med om bord til videresalg i næste havn eller senere. Også brugt på marstaljagterne, som det fremgår af Christen Jørgensen Boyes fortegnelser fra DE 4 BRØDRE 1786-1805.

Garnering: fartøjets inderklædning på overkant af spanterne eller bundstokkene eller tanktoppen, topladerne af skibets dobbeltbund.

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 lossegej: spil, bomme eller kraner.

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

Gilling: den skrå underside af hækken på et skib

Gire: afvige fra kursen fra side til side pga. dårlig styring eller skibets dårlige styreevne.

Glas/slå glas: slå slag på skibsklokken for at angive tidspunktet. Klokker halv et slås ét glas/slag, kl. et: to slag, kl. halv to: tre slag (dobbeltslag og enkeltslag), kl. to: fire slag (slås som to dobbeltslag) osv indtil kl. fire, hvor der slås otte slag (fire dobbeltslag). Skibsure er forsynet med samme måde at slå på. Ordet glas kommer af, at man i sejlskibstiden havde timeglas, der løb ud efter en halv time, hvor glasset blev vendt og der blev slået glas på skibsklokken. Vagten på skibene følger mestendels fire timers turnus. I mindre skibe fx coastere er der seks timers turnus, således at skipperen har vagterne fra klokken seks til tolv og styrmanden de to andre vagter fra tolv til seks.

Gods: løbende, stående, se Rigning.

Godset: Det sted på masten, hvor stag og barduner er fastgjort.

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

Guldøreringe: havde de gamle søfolk som betaling til Charon, færgemanden over floden Styx.

Hale tot: hale det slække ind, så at trossen står stram.

Hals: nederste, forreste hjørne af sejl, fx råsejl, hvor den del af råsejlet, der er forrest, er halsen og den, der står agterover 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.

Havari Grosse: skade og påløbende omkostninger ved forsætligt skade fx overbordkastning af dækslast eller kapning af master for at bjærge skib og ladning.

Havrebarker: relativt store barker, 7 i alt, ejet i tidsrummet 1912-1934, af firmaet Pappas & Presser i Le Havre sammen med skibenes førere, skibsførere fra Marstal og med skibsfører og kæmner i Marstal Rasmus Kromann Bager som korresponderende reder

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

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

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

Hummer: benævnelsen for den ottekantede øverste del af mæsse- og bramstangen lige under toppen, her igennem er et hul: hummergattet. Tilsvarende har fortykningen på den øverste del af masten på de gamle jagter betegnelsen hummeren. Marstal Søfartsmuseum har en mastetop med hummer fra jagt JACOBINE...

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.

Hytten: lille dækshus agten for rattet.

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.

Håndspage: Kort rundholt brugt til at få spil til at køre rundt.

IMO: International Maritime Organisation – international organisation, der ser til at skibene opfylder nogle skrappe regler for opsyn og sikkerhed om bord. Et IMO-nummer er International Maritime Organizations identifikations-system for skibe, som består af de tre bogstaver IMO efterfulgt af syv tal, der er unikt for skibet. IMO-numrene tildeltes tidligere af Lloyd's Register, men nu af IHS Fairplay. Indførelsen af IMO-nummer gennemførtes i 1987.

Indskrænket fart: sejlads inden for linjen Texel – Lindesnes.

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.

ISPS: International Ships & Port Facility Code – sikkerhedsbegreb indført efter 11.9.2011

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

Jagtskonnert er betegnelsen for en jagtbygget forenagterskonnert, altså to-mastet skonnert, rigget med pælemaster.

Jolle: Et tov, der går igennem en enkelt blok, anvendes når der skal hejses eller fires eller optagning/nedtagning af dele af takkelagen fx bramjollerne til at hejse bramstængerne. I bærejoller hejses genstanden og med styre- og tørnejoller styres genstanden. Jolle er naturligvis også betegnelsen for en mindre båd og skibsjolle.

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.

Kabysrygter: gængs vending, man bruger om bord om mer eller mindre løsagtige rygter.

Kabyspersonalet havde muligt under servering i officersmessen opsnapet rygter om, hvor skibet skulle hen eller omdirigeres til, så deraf vendingen.

Kadrejer: handelsmand, der driver handel med søfolkene om bord fra sit fartøj. Kadrejere var bådfolk, der sejlede ud på redene i deres smukkejoller til opankrede skibe for at faldbøde deres varer fx ud for Helsingør. Blandt disse var der folk, der var gode til at portrættere skibene, de kunne dog som oftest tegne skibene fra kajen. De faldbød og solgte skibsportrætterne til søfolkene. Det var oftest skipperne, der var aftagere, deraf den tyske version: Kapitänsbilder.

Kadrejermaler: skibspotrættør.

Kaffemølle: skibstømrerbetegnelse for stor donkraft

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. Kaplak hedder i overensstemmelse dermed hatmoney på engelsk og chapeau på fransk.

Kappe: nedgangskappe til rum under dæk.

Kapsejse: kæntre.

Kardansk ophængt: dobbelt bøjleophængning, der tillader kompas eller kahrtlampe at hænge vandret under skibets slingerage og bevægelser.

Kaskoforsikring: forsikring af skib med grej, men ikke ladningsforsikring.

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

Kendingsbogstaver er et antal bogstaver, som tildeles et skib som kendingstegn over for andre skibe og myndigheder, som der kommunikeres med. Efter lov af 13. marts 1867 begyndte man - efter aftale med alle de øvrige søfartsnationer - at tildele registrerede skibe kendingsbogstaver. Alle skibe over 20 brt. har kendingsbogstaver. Et dansk skib har kendingsbogstaver, der følger det så længe det er under dansk flag. I begyndelsen begyndte alle danske skibe med H, senere (indtil 1934) var det N og herefter som i dag begynder alle med O. I andre lande har de andre begyndelsesbogstaver. Da DIS blev indført i 1988 kom der efterstillet tal efter de 4 kendingsbogstaver.

Når et skib kommunikerer nu til dags over radioen nævner man skibets kendingssignal. Før radioens tid hejstes skibets kendingssignalsflag under nationalflaget, når man passerede en signalstation fx Barbados, så kunne signalstationen der se præcis, hvad det var for et skib med den bogstavssammensætning. Med passende mellemrum sendte stationerne lister til DK med navnene på passerende skibe med dato angivelse og om hvad vej de styrede fx "for vestgående". Bl.a. på den måde fik rederi og familiemedlemmer hjemme besked om skib og besætnings færd.

Kendtmand: en lods, der ikke er med i lodsorganisation.

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.

Kinesertørn el. Kineservagt: kinesertørn den meget elendige tørn hvor man opdeler døgnnet i kun 5 vagter. 0000-0400, 0400 -0800, 0800-1200,1200-1800 og 1800-2400.

Derved skifter den enkeltes vagt hvert døgn, således at man skiftede døgnrytmen hver anden dag altså hver anden dag lang eftermiddagsvagt og hver anden dag lang aftenvagt. hvilket man nu ved er en af de mest søvnødelæggende måder, man kan tilrettelægge folks vagt/fritid på.

Udtrykket Kinesertørn med blind makker blev brugt som en vits når man også i sine fritørner blev tørnet til af den ene eller anden grund. Havneanløb, sluser osv.

Vi gik denne vagttørn i de fleste småskibe op til omkring 1965 hvor det blev mere almindeligt at gå seks-seks altså 0000-0600, 0600-1200, 1200-1800 og 1800-2400. (Søren Vestergaard, Forstander Marstal navigationsskole og skibsfører Niels Vestergaard, Marstal).

Klasse –klassifikation: bestemmelse af skibets sødygtighed, soliditet og udrustning.

Varetages af bestemte foretagender som Bureau Veritas og Germanischer Lloyd.

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

Klinkbygget: bordene i klædningen overlapper hinanden.

KML = Kvartmil = 1 sømil = 1/4 geografisk mil = 60 på 1 grad á 5.910 fod.

Klar vende!: Når denne ordre blev råbt fra skipperen var der en del ting, der skulle gøres for at vi kunne foretage denne manøvre altså at gå over stag. Som regel var hele besætningen involveret (5 mand i tremastskonnerterne i Nord-Østersøfart og Newfoundlandsfarten). Om natten dog ikke kokken, eftersom der ikke var fyr i kabyssen. Hans arbejdsdag var som regel fra 6 morgen til 6 aften. Når der var fyr i kabyssen skulle skorstenen drejes – eller den luv side dækkes til, så vinden ikke pludselig pressede røgen tilbage i kabyssen. På dækket skulle alle støttetaljerne på bommene hugges ud - gaffelgerderne i læ side slækkes af – det løse på de luv forsejlsskøder hales ind – fore gaffeltopsejl gives op, og skøde gøres los. Mens dette stod på, havde skipperen givet skibet lidt mere fart ved at falde lidt af for vinden. Når han så at alt var klart råbte han: Læææ! og lagde roret ned, så skibet gik op i vinden. Samtidigt halede han i det luv mesanskøde, så mesanen bakkede og hjalp med at vende skibet. Forude havde vi travlt med at slække på forsejlsskøderne, og så – når skibet var oppe i vinden løb vi over til den anden side for så hurtigt som muligt at hale ind på skøderne inden sejlet blev helt fuldt igen. Det skulle gå hurtigt, for vindens pres ville, hvis ikke vi var hurtige nok, gøre det umuligt at få skødet tot nok – så skulle der hurtigt flere mand til at hale – eller skipper måtte dreje skibet tættere til vinden, så sejlet levede og skødet hales tot. Om dagen var kokken klar ved ørefigenen på stagfokken. Dette sejl skulle, når skibet kom op i vinden, stå bak og dermed hjælpe skibet til at gå over stag. Så råbte skipperen: Lad gå! Og kokken lod ørefigenen gå, og holdt sig godt på afstand af den. Var man for nær kunne man få en ordentlig ørefigen (slag på ørene), idet denne tovende i et nu løb gennem 2 - 3 kovs. Kokken skulle så snørre ørefigenen i læ side og gøre den fast klar til næste gang. Det løse på forsejlsskøderne blev kvejlet op og hængt på de respektive nagler. En mand gik ud på srydet for at overhale de luv skøder og lægge dem helt ned på srydet så de ikke skamfilede. En mand gik til vejrs i fokkemasten for at skifte gaffeltopsejlsskødet under mellemstaget og om på læsiden – ved at løse musingen på klørerne i skødbarmen - hugge disse klør ud og hugge dem i igen på læsiden og binde musingen på igen. Halsen, som var på luvsiden, hales op og ledes ned på læsiden af gafflen. Nu kunne topsejlet hejses op igen – skødet hales ind og halsen gøres fast. Imens var den anden mand gået op i stormasten – her var det blot halsen, som skulle hales op og hales ned på læsiden. Det samme skulle gøres med mesan gaffeltopsejl. Derpå skulle støttetaljerne

hugges i igen på læsiden. Loggen skulle hales ind og læses af og fires ud igen. Der skulle løses af ved roret så skipperen kunne gå ned og notere kokkeslettet for vendingen, loggens visning, den nye kurs, vindens retning osv. Den anden mand gik så rundt og klarede op på dækket. Under hele manøvren var styrmanden med og så til at alt gik rigtigt til. Når alt var i orden gik frivagten til køjs og sejladsen fortsattes. (*Eli Bager*).

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 Damperrenden 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. (*EBK*)

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

Koffardien/koffardifart: handelsflåden/handelsfart. Sejle i koffardien modsat at være til orlogs/i marinen

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.

Kondømt/kondemneret. Når et skib har så mange havarier/skader, at det ikke kan betale sig for assurance at sætte det i stand, bliver det kondømt, erklæret for uanvendeligt og en forsikringssum bliver udbetalt.

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 tøm. Den varme middagsmad kunne bestå af vandgrød med stegt salt flæsk, hvidkålsuppe med salt kød og kartofler, preservekød og sødsuppe, saltkødfrikadeller og vælling, gule ærter med salt flæsk og kartofler, klipfisk og budding og som søndagsret kunne serveres preservekød 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, Afmønstring 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 for forbisejlere, der har skiftet mandskab. Desuden er der lægdsrullerne.

Kovende eller halse rundt: Når et skib under krydsning har besvær med at stagvende op gennem vinden på grund af fx flov luft i forbindelse med en del svælg, så vælger skipperen eller vagthavende styrmand, at lade skibet falde af for vinden og vende – halse - skibet rundt med vinden agten ind og lægger over på den anden bov. Tunge skibe som skibe som brigger, barker og fuldskibe, der ikke kan gå så højt til vinden som et gaffelrigget skib – for slet ikke at tale om en moderne lystkutter, må ofte vælge denne udvej. Skibe for små sejl under hårdt vejr må også vælge at halse rundt i stedet for at stagvende. Se også: Bomme. (Mener at ordet har sit udspring i at en ko vender agterpartiet op mod vinden – eller falder af for vejret, når det står med noget luft *EBK*).

Kovs: rundt eller spidst jernøje, der splejser i en wire eller tov.

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.

Krapsø eller *krapsø*: korte stejle søer, der kommer tæt efter hinanden. Krapsø 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 i modsætning til klinkbygget.

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

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

Krøbbelspil: ankerspil med vandretliggende tromle.

Krøller: stævnuudsmykning på klipperbygget skib (Scroll-head).

Kuf: se under tjalk. H.P. Terps kuf ANDREA af Egersund var i småskibskredse kendt som "Den talende Kuf", idet skibet var et af de første i småskibsflåden, der fik installeret kortbølgeradio. Terp benyttede radioen meget flittigt blandt andet med meldingen: *Kalder alle skibe i Kattegat, der kan høre mig*.

Kvejil: en opskudt længde tovværk eller wire. Kvejle: opskyde tovværk i runde bugter – altid med solen.

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. (Glimrende illustration heraf på kølhalermodel på Marstal Søfartsmuseum)

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 (finsk) tjære på den med skibsmandsgarn klædte wire på stående rig.

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

Lastrums"klargøring": når trægarneringen i lastrummet er våd eller fugtig, bliver det ikke godkendt til at modtage lastning af gods. For at omgå dette kan man hælde nogle liter sprit eller benzin ud over. Niels Vestergaard styrmand med M/S ERIK BOYE har prøvet dette nogle gange: *Vi hældte adskillige liter sprit ud over garneringen, og så gik vi op på dækket og gemte os bag lugekarmen og smed en brændende avis ned i rummet! Kafum! Og så var der tørt!* Hvis lastrummet lugtede fælt efter udlosning af fiskemel og det kneb med at få godkendt rummet til ny last af fx stykgods kunne fiskelugten overdøves af brændt kaffe eller som om bord på samme ERIK BOYE, berettet af Niels V.: *Harry Hansen (skipperen) lancerede en ny model med nogle friskluft spraycans med æbleduft. De blev udløst i lastrummet lige før inspektion. Dejlig duft spredte sig, og rummet blev godkendt!*

Lempe: flytte rundt på lasten fx lempe kul, fiskemel, korn i bulk (løs vægt) ud i siderne, for- og agterefter for at fylde (last)rummet op. Lempe last over bord ved grundstødning for at få skibet flot (flydende).

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.

løa: længde over alt, altså den fulde længde af skibet inkl. nokken af bovspryd til og med hækjollen/ længde af skib inkl. overhang

Lodsflag: Jeg ønsker lods: Handelsflaget med hvid kant rundt – hvid kant 1/5 af flagbredden. Lods(kalde)flag, brugbart fra 1825 indtil 1970. Som lodskaldeflag benyttedes senere signalflag G.

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

Log: instrument til at måle skibets fart gennem vandet. At logge.

Logar, lugar, lukaf: kommer af spansk lugar, der betyder rum, et sted hvor man logerer.

Logwood: farvetræ bl.a. sejlet fra Jamaica til Le Havre i de såkaldte Havrebarker

Longton: 1020 kg.

Luge: åbning i dækket ned til lasten/lastrummet, dækket af luge-dæksler af træ, der ligger på skærstokke, der ligger tværs over lugeåbningen, og som kan skubbes til side. I nutiden anvender man patentluger, hvor McGregor-fabrikatet var det første rigtig kendte, deraf øgenavnet HåndMcGegor til de gammeldags trælugedæksler, som fx forefindes på M/S SAMKA

Lus: træstykke, der indsættes i et større stykke tømmer for at lukke et hul, der eksempelvis kan være opstået pga. dårligdom i træet og derfor hugget ud. Wirelus: trådende, der stikker ud fra wiren og er slem til at rive hulk på fingrene

Luv eller luvart: vindsiden i modsætning til læ. Gå til ankers under en **luv kyst** – altså til luvart for skibet og dermed i læ af landet kan også benytte omskrivningen: Gå til ankers i læ af kysten. *Vi søgte læ under den luv kyst for afvente, at vejret bedagede sig...*

Luvart: vindsiden, den side der vender op mod vinden. Der kommer byger oppe til luvart altså fra vindøjet. Stikke op til luvart eller gå til luvart af (marstal- og søfartsterminologi): *Ja H. C. Christensen stikker op til luvart for os alle sammen.* Dvs at HCCs virksomhed kører rigtig godt i forhold til de andre. I brev af 22.9. 1886 skriver Mikkeline til sin mand "Hydra"-Christensen om børnenes evne til at lære: *jeg tænker ikke hun skal blive af de sværeste til at lære, men jeg troer nok Drengen vil gaae til Luvart af hende naar han skal til engang.*

Luvgerig: betegnelse for at sejlførende båd eller skib har tendens til at dreje op mod vinden, især under friske vindpust. Det modsatte er **lægerig**, der betyder, at fartøjet falder af for vinden. Begge dele medfører, at skibet ligger hårdt på roret, hvilket tager toppen af farten, ihverttilfælde for et mindre fartøjs vedkommende. Trimning/tilpasning af sejlføringen bevirker at skibet ligger mere støt på kursen.

Lægde eller bådlægde: fortøjningsplads, ord af oldnordisk oprindelse.

Lægtre: flytte last fra skibet over i en lægter. Hvis et skib skal anløbe en havn, hvor der ikke er tilstrækkelig vanddybde, kan det være nødvendigt at lægtre en del af ladningen/lasten på reden for at skibet kan flyde ind med restladningen.

Lænse (1): sejle med vinden agten ind

Lænse (2): øse eller pumpe jollen eller skibet tomt for vand.

Løbende rig eller løbende gods: se Rigning.

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 stagejil til stag.

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 (finkenet) eller være anbragt et kantstillet bræt, også kaldet finkenettet.

Lybækkerkælling: meget svær krapso (udtryk, brugt af Østersøsejlere)

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

Manager: bruges i flæng om den mægler, der tager sig af skibet - for en selvejer f.eks. for dem der driver skibet kommercielt (befragtningsmæssigt osv.) for et rederi, for den ældre vending 'korresponderende reder', for T/C-operator eller for teknisk manager. Det er en god bred dækkende betegnelse i lighed med 'shipping-man'

Marstalbygget: jagtbygget.

Marstalgrøn: nærmest: "lys søgrøn"

Marstallergrammofon: hånddrevet tågehorn.

Marstallersoda: sand (til dæksskuring).

Messe: kahyt, hvor besætningen spiser.

Mik: pæl med overligger med pinde, beregnet til at holde garnene klar af jorden på reberbane.

Monkey Island: Toppen af brobygningen. Hvorfor toppen af brobygningen kaldes Monkey Island er der ingen skudsikker opskrift på. Monkey bruges nogen gange om noget der er mindre, fx kaldes en mindre gaffel anbragt oven over mesangaflen på den agterste mast af nogle af de helt store barker for monkey-gaff. Og Monkey Island eller Monkey Bridge, som det også er benævnt i engelske skibe er jo en mindre bro oven på den egentlige. Og hvorfor så Island. Det kender vi fra skibe med høj bak og bro samt poopbygning, som oftest kaldes en three islander, fordi man på afstand så/ser det som tre afbrudte øen pga. jordens bøjning. Monkey er selvfølgelig også brugt lidt nedværdigende, og lige som folk nede i maskinen bliver kaldt for gelænderaber, så har de jo nok givet igen over for navigatørerne om deres arbejdsplads broen og kaldt den for Monkey Island - ordet er selvfølgelig også anvendt af dæksfolkene. Ordet er opstået efter der kom dampere ind i søfarten, for på sejlskibene var der ingen bro, men blot et halvdæk eller poop med meget lidt opstående.

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 topsejlskonnerter og bramsejlskonnerter, 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 mærsejl, indrettede man det således, at overmærseråen kører på en mobil rakke, så at man firer råen af under sejlbjergning, 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).

Mønt(er) under masten: mønter anbringes under fokkemasten/formasten for at bringe held og lykke og gode fragter på skibets færd på havene. Skikken er ældgammel og er observeret i form af møntaftryk i mastespor fra romersk fartøj i det andet århundrede. Skikken er formentlig ældre endnu og er fortsat anvendt i nogle rederier. Her på stedet lagde vi i 2019 en mønt under fokkemasten på skonnert BONAVISTA, da den fik nye master i efter totaloverhaling.

At ride som en **måge** på vandet: *Når vi drejede skibet til (lagde skibet underdrejet) red den som en måge på vandet.* Det vil sige, at skibet ligger flot og rider bølgerne af akkurat som man kan se mågerne gør.

Måneden – sige måneden op – er udtryk til søs for at sige op ved månedskift.

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 påmale f.eks. lugepresseningerne. Endelig skal skibene dag og nat føre nationalflaget. Lov af 4. maj 1939.

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

Nok: yderste ende af rundholt fx rånok.

Olietøj: I begyndelsen smurte søfolkene deres overtrækstøj af lærred, sejldug eller bomuld med blanktjære, senere fra omkring 1840'erne smurte de tøjet med linolie fx hørfrøolie.

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

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

Opgive et sejl: løsne skøder og hale op i gårdinger og givtov

Opskud: Se under Ærbostik

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

Pantry: anretterkammer.

Pier: anløbsbro. Pierhead-jump: mønstre et skib i allersidste øjeblik ved afsejling uden forudmønstring.

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

Platting: flettet skibmandsgarn anbragt i riggen for at undgå skamfiling.

Plimsollermærke: lastelinie mærke, der viser hvor dybt skibet må lastes ned under forskellige forhold. Nævnt således efter engelskmanden Samuel Plimsoll, der i 1876 i parlamentet kæmpede for at få indført et lastelinie mærke, der i begyndelsen kun bestod af en cirkel med en horisontal linje igennem. Begrundelsen var at nogle overlastede skibene uforsvarligt. Loven blev først gennemført i 1894, i Danmark først d. 1. okt. 1909. Skibe, der anløb engelske havne, blev påbudt plimsollermærker fra 1906

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.

Portmalet: i sejskibstiden blev en del skibe, der lå i fart på fjernøstlige farvande malet som om de havde kanonporte af piratmæssige årsager. Portmalingen anvendtes senere af dekorative årsager bl.a. i de store engelske og franske windjammere. Marstalflåden har også talt portmalede skibe som barkentinerne CAROLINE KOCK og H. C. GRUBE

Porcelænhunde: porcelænhunde blev af søfolk købt med hjem som souvenirs fra engelske havne. Disse "Engelske hunde", "China Dogs", havde kinesiske Fo-hunde som forbillede og var fremstillet i Staffordshire. De hører sammen parvis, anbragt i vinduet vendt mod hinanden, hjembragt i stor udstrækning og er således kendt i mange søfartsbyer. Hundene kigger efter sømanden, altså udad, når han er til søs, og indad, når han er hjemme. En skrøne fortæller at dette var et signal til en hemmelig elsker, hvilket må siges at være en stærkt diskriminerende opfattelse af sejskibstidens søfolk og sømandshustruers fatteevne. Enhver i et mindre sømandssamfund som på Ærø eller Fanø, vidste hvornår sømanden var hjemme eller på søen, samtidigt var det ikke udbredt med hemmelige elskere i datidens samfund. Det er en senere romantiseret efterrationalisering antagelig udtænkt af turistguide.

Prange sejl: føre flere sejl end vindforholdene normalt tilsiger

Preventer: wire til sikring af lossebommen, så denne ikke svinger uhensigtsmæssigt meget under skibets krængning ved lastning/losning - en wire til aflastning af gerden, fastgjort til

lønningen eller med tungt lod i tampen ud over skibssiden, således at bommen svinger automatisk tilbage.

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

Props: træstaver til brug for afstivning af minegange, granstammer i længder à ca. 1¼ m. og ca. 15 à 20 cm tykke. (ofte fra norske pladser til UK).

Pøs: spand

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: kørange.

Rank: et fartøj er rankt, når det let krænger til en af siderne, er længe om at rette sig op og genvinde balancen efter krængning, idet tyngdepunktet ligger lavt måske pga manglende ballast, hvis skibet kun skal forhales eller forsejles en kort strækning. Modsat stiv.

Ranson: ration af vand og proviant.

Rasmus: gammelt udtryk for havet: Rasmus er vred = kraftig søgang

Rate el. fragtrate: betalingen for transporten af godset.

Rigning: master, bomme, ræer, stående rig/gods (faste trosser/wirer i vant, barduner og stag) og løbende gods (det der kan hales/fires som faldene, skøder, braser, tovværk som bruges til at manøvrere sejlene med). Også benævnt rejsning. Se Sejlskibstyper.

Rocks: klipper.

Rørordrer: når skibet er under drejning og er ved at være på den ønskede kurs, varskoer vagthavende navigatør til rorgængerens: *Let på roret*, således at roret lægges mere midtskibs, og når skibet ligger an på kursen varskoer: *Ret så*, *Ret som den går* eller *Støddi /Støti*.

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.

Rum vind: vind, der kommer agten for bidevind eller halv vind.

Rumme: vinden drejer, således at den bliver mere agterlig (kommer mere agten fra), således at der bliver rumskødssejlads.

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.

Røge: røge eller ryge et Skib foretages for at desinficere rum eller komme skadedyr til livs og for mandskabets helbred. Man kan bruge forskelligt til at røge med, såsom svovl, salpeter, eddike, enebær og andet der kan sætte den indvendige stillestående luft i bevægelse.

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 navigationsskole skulle man tidligere have sejlet med sejlskibe- og, på et senere tidspunkt, sejlskibe med hjælpemotor. Denne ordning blev først ophævet med Sønæringsloven af 1958.

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

Sejlskibstyper:

Jagt: étmastet fartøj med rundt buttet skrog med agterspejl og én mast i ét stykke (Pælemast)

Galease: tomastet fartøj – ofte en forlænget jagt, magen til denne blot med en ekstra kortere mast agter. Undertiden kan der ved næsten lige høje master være tvivl om der er en galease eller en forenagterskonnert.. Hvis der er storstags mellem de to master, må betegnelsen være skonnert.

Skonnert/forenagterskonnert/sletskonnert: skib med to master jagtbygget eller klipperbygget med to to-delte master (skonnertmast), ofte med en bredfok. Bredfokken er en form for spiler, der sættes under fast rå under godset på fokkemasten (forreste mast) eller på løs rå, der kan hejses fra dækket på stag på forkant af fokkemast. Bredfokken tæller ikke med i typebetegnelse. Skonnerten kan findes med flere end to master og får så blot hæftet antallet af master på (op til 7) fx tremastskonnert FULTON

Jagtskonnert: en ældre betegnelse for en mindre skonnert med jagtbygget skrog og pælemaster.

Skværtopsejlskonnert: ret sjælden type, hvor der er et enkelt råsejl på fokkemasten mellem to ræer anbragt under godset (sammensætningen mellem undermast og stang). Et eksempel herpå er tremastet skværtopsejlskonnert J.M. JENSEN af Ærøskøbing fotograferet i hjemhavnen med hele garderoben sat. Se ”Fra Sejl til Diesel”, bd. I s. 159.

Topsejlskonnert: skonnert med topsejl på fokkemasten, enten et enkelt råsejl (i ældre tid) eller langt hyppigere forekommende: todelt, altså under- og over topsejl også benævnt dobbelttopsejlskonnert. Topsejlene svarer til mærssejlene på en fuldrigget mast (derfor undertiden sjældent benævnt som *mærssejlskonnert*). Forekommer på skibe, rigget med flere master i lighed med skonnerten. I ældre tid var topsejlet ofte ét stort (uhandigt) sejl, senere blev topsejlet delt i under- og overtopsejl, hvilket var mere håndterligt ved mindskning eller bjærgning af sejl. Forveksling mellem topsejls- og bramsejlskonnert kan derfor forekomme, når skonnerten er rigget med gammeldags enkelt topsejl.

Bramsejlskonnert: magen til topsejlskonnert, blot med et enkelt bramsejl over topsejlet/topsejlene.

Røjlskonnert: sjældnere forekommende men bl.a. i rederiet H. C. Christensen – magen til bramsejlskonnert, blot med en røjl over bramsejlet

Skonnertbrig/brigantine: tomastet fartøj, hvor den forreste mast er tredelt (fuldrigget) og med ræer på hele fokkemasten.

Barkentine(r)/tremastet skonnertbrig: skib med minimum tre master, hvoraf den forreste er fuldrigget, de øvrige skonnertriggede. I ældre tid blev skibe med denne rigning benævnt tremastet skonnertbrig. Barkentine er en nyere etikette. Eksempelvis brugte de ældre søfolk i undertegnedes ungdom aldrig den nyere barkentinebetegnelse.

Skonnertbark: sjælden forekommende type, hvor der er råsejl på såvel fokkemast som stormastens stang – eller som på de tyske Vinnen-femmastere, der havde det på hver anden stang, almindeligvis enkelt topsejl og bramsejl. Eksempler på denne sjældne rigningstype: MATHILDE (02) af Marstal og FAMILIA af Troense, afbildet i ”Skibe og søfolk fra Svendborgsund” s. 211.

Bark: skib med minimum tre master, hvoraf den agterste er skonnertrigget de øvrige fuldriggede

Fuldskib/fuldrigger: skib med minimum tre master, hvor alle er fuldriggede

Brig: et tomastet fuldskib

Se i øvrigt fyldestgørende beskrivelse i ”Gamle danske skonnerter” af Erik Dannesboe, 1978.

I skonnerterne boede skipper og styrmand og undertiden kokken i kahytten agter under halvdækket. Den øvrige besætning boede ude for i lukafet/logaret, i langfarerne boede de i ruffet oppe på dækket, hvor også kabyssen var evt. med aflukke til kokken/hovmesteren. I de mindre skibe var kabyssen placeret agten for fokkemasten. Skibene var mestendels bygget eg på eg, køl og bundplanker (der hele tiden var i vand) kunne være af bøg. Dæksplanker, master og rundholter var af fyr af forskellige sorter bl.a. importerede sorter. Sejl var af hamp. Den stående rigning var hamp, godt tjæret. Det løbende gods var ofte af manillahamp. Langfarere, der gik syd for 30. breddegrad, blev kobberforhudede til værn mod ormeangreb. De var bygget kobberfaste, hvilket vil sige at der var anvendt messingbolte i skroget, da der ellers ville opstå galvanisk tæring, hvis man brugte de vanlige galvaniserede jernbolte. Se Forhudning.

Sejltid/fartstid: Sea Service eller Sea Time på engelsk og Seefahrtzeit på germansk

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

Singeldækker: se shelterdækker

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

Sjækkel: jernbøjle med skruebolt.

Skaffe: spise

Skagge eller **skage:** 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. Skalke vandtæt.

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

Skandæk: yderste fortykkede dæksplanke, der hviler på øverste bord

Skanseklædning: øverste del af skibssiden over dæk.

Skeje ud, udskøjning: fyraften

Skibskiste: kendes fra helt gammel tid i Vikingetiden betegnet *sviptikista*, i Jyske Lov 1241 sømandens kistæ. I begyndelsen af 1700-tallet forekommer den typiske skibskiste med nedadtil udfaldende skrå sider, således at bunden er bredere end låget for at stå bedre fast under slingerage (ofte er kisten dog surret til en ring i dørken). Typisk er der sortmalet låg, grønmaledede sider og indvendig rosa eller umalet. Under låget er der ofte udsmykning og inskriptioner (se Henning Henningsens *Sømandens Lukaf og Kaptajnens Kahyt*). Hvorfor brugte man en skibskiste frem for f. eks. en lærredsæk?

Fordi den ud over at have opbevaringsfunktion for sømandens udstyr, anvendtes til bæk at sidde på i lugaret og ruffet - derfor som oftest udført i bekvem siddehøjde 40-50 cm.

- Hvornår blev skibskisten udbredt blandt sømænd?

Skibskisten er kendt allerede i Vikingetid som kistæ.

- Hvordan har den udviklet sig gennem tiderne?

I begyndelsen var der undertiden buet låg (som i land), men det blev hurtigt fladt låg. I begyndelsen af 1700-tallet forekommer den typiske skibskiste med nedadtil udfaldende skrå

sider, således at bunden er bredere end låget for at stå bedre fast under slingerage (ofte er kisten dog surret til en ring i dørken). Typisk er der sortmalet låg, grønmaledede sider og indvendig rosa eller umalet. Under låget er der ofte udsmykning og inskriptioner.

- Hvad opbevarede man som oftest i dem?

Personlige klæder og fodtøj, personlige ting såsom fotos, pipe, tobak, sytøj, toiletgrej, breve, skrivegrej, sejlmagergrej, sømandsflid (noget af det mest personlige i den lille indbyggede æske, lædikken)

- Hvorfor stoppede man med at bruge dem?

I sejlskibstiden mønstrede søfolkene ofte lokalt, så det var handigt nok at få skibskisten om bord, når sømanden mønstrede fx i hjembyen Marstal, hvor dr omkring år 1900 var godt 300 fragtskibe hjemmehørende. Men ellers rejste sømanden med den noget uhandterlige kiste og fik prajet en havnesjover, der kunne transportere grejet om bord i trækvogn. Efterhånden var skibenes aptering indrettet med skabe og bænke, hvor det så ikke længere var nødvendigt med skibskisten og man gik over til den mere håndterlige køjesæk. Omkring år 1900 var denne udvikling godt i gang, men holdt sig længere i søfartscentre med lokal flåde som Marstal og Thurø.

Skibsmægler eller bare mægler: shippingmand, der planlægger, aftaler og (papir)ordner befording af gods til søs som agent for rederi

Skimmelsgarn: skibmandsgarn.

Skimmelsarbejde: riggerarbejde.

Skipper: Fører af et handelsskib. Skipper var den almindelige betegnelse i Søloven af 1892. Ved Søloven 1937 blev "skipper" ændret til "skibsfører".

Skonrog: hårdtbagt skibstvebak.

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, dvs. den har skrallet, drejet sig mere forlig; Modsætning til rum, Vinden skraller: vinden kommer ind mere forfra.

Skre: se under "Blusse ål"

Skvalp: mindre bølger.

Skværtopsejlsskonnert: se sejlskibstyper.

Slingrelæns: så læns ved skibets pumper, så godt det kan lade sig gøre under slingerage, hvor bundvandet skvalper rundt og derfor ikke kan "fanges" af sugerøret i samme omfang, som når skibet ligger nogenlunde roligt.

Sluge ankeret: stoppe med at sejle til søs, gå i land på pension

Slutte: at slutte et skib vil sige at, en mægler eller reder indgår en transportaftale om at bringe en last fra en destination til en anden.

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.

Slæng: et net, der kan rumme et antal kolli og andet gods og anvendes til lastning/losning af stykgods

Slør: 1) rum vind, deraf at sløre, d.s.s. at sejle for rum vind, vinden agten for tværs og læns – altså mere agterlig end halv vind, godt slæk på skøderne. 2) S. betyder også spillerum f.eks. mellem akse og dens leje.

Slå sejl under og **slå sejl fra:** se Beslå.

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 vande:** være inde i smulten: 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 matrostitid 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!".

Solas: Safety of Life at Sea

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.

Spanier eller Spanjer: vindfløj, der kan rigges an på dækket, således at vagthavende kan holde øje med vindretningen af hensyn til sejlmanøvrerne. Anvendes når det kniber med at kunne se den ordinære vindfløj oppe til vejrs på mastetop.

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 herunder fra "Børsen" ved sejlmager Lohse & Hansen ved Marstal Havn, hvor skipperne sparler.



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

Spring: skrogmæssigt: skibets langskibsbue eller krumning. 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.

Spuns: træprop, som anvendes til at udfylde skader i tømmeret

Spvgat: Åbning eller rør i skanseklædningen, hvor vandet kan løbe fra dækket.

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

Stagvende: se under bomme eller kovende

Standard: se DBB

Stb: styrbord (højre) side af skibet

Steering pole: kaldes også bowspryd "bowsprit", stage rigget an på de store skibe på søerne i USA som "steering pole". Det er svært at "holde retningen" med broen helt ude for uden at have et forskib foran sig. Man skal have noget at "pejle" efter når man skal i sluser etc. Når man står helt forude i et langt skib kan det være svært at bedømme om man har den rigtige retning. Jeg er sikker på at vores egne færgefolk såmænd er glade nok for gøsen for til at tage lidt retning efter.... (Jens Naldal).

Stikke ud: stikke reb ud af sejlet. Det modsatte af at rebe sejl (korte op på sejlfladen ved hjælp af rebsejsinger/rebanordninger). Bruges i vidt omfang, stikke trossen fra sig, stikke til søs.

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 har hurtige, hårde, ubehagelige bevægelser for at balancere tilbage på ret køl ved krængninger, fx pga tung last i bunden af skibet. Bevægelserne kan "blødgøres" ved at anbringe last på mellemdækket, hvis skibet er forsynet med et sådant.

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. Udskigten varskoer normalt i streger eksempelvis: "Rød lanterne 2 streger om styrbord"

Strongbeam: stærk stålbom, der sidder i lastrummet på boxet skib for at siderne ikke skal klemme sammen, når der er tung last i bunden. Ofte er skibet med patentluger og dermed ingen skærstokke, der kan have den samme funktion.

Stråkol: planke under kølen til beskyttelse mod slitage i lighed med et stykke, kaldet krigen, på ydersiden af stævnen.

Stotti(g): rorordre. Når et skib er i gang med en kursænding, og skibet er ved at ligge an på den ønskede ny kurs, varskoer styrmanden: *Stotti*, hvorpå rorgængereren retter op og styrer lige ud på den ny kurs. Når skibet ligger an på ny kurs, varskoer styrmanden: *Støt som den går* engelsk *steady she goes*

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.

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

Styrtegods: bulklaster, der styrtes gennem spout eller på anden måde styrtes ned i rummet.

Stående gods: se gods.

Sundhedsattest/den blå bog: lægeerklæring, der godtgør at sømanden har et all right helbred til at udmønstre (tysk: Seediensstauchlichattest).

Svampe: skibet forbliver nede efter bordfyldning, kunne ikke ryste vandmasserne af sig. *Med hensyn til den hårde sejlads (på Newfoundland) med vinden agterind er der altid risiko for, at*

søen rejser sig agten for skibet og ruller hen over og bordfylder og under værste tilfælde "svamper" skibet, at det ikke kommer op igen. Kan det lade sig gøre, vil man normalt sørge for at få mindsket sejlføringen og "drejet til", så nær til vinden som muligt og undgå de voldsomme påvirkninger (Skibsfører Arne Rosenbæk Albertsen om sejlads som ungmand med tremastet topsejlskonnert SVALEN af Marstal på Newfoundland og Island 1923).

Svigte: Svigte et sejl, at formindske det ved at hale det delvist sammen uden dog helt at bjerge det, at formindske sejlarealet ved at lægge sejsinger om sejlet og gaffelen.

På en del malerier (J E C Rasmussen) og skibsportrætter (Ole Johnsen) ses jagter fremstillet med svigtet storsejl (halsen på storsejlet hevet op) på sejlads for en agterlig vind. Det gøres for at give luft til forsejlene, så at de kan fylde og trække. Hvis man ikke foretager denne forholdsregel er det nemlig kun storsejlet, der trækker, og dermed forsøger skibet at skære ud (af kursen) og blive luvgerigt og i det hele taget tungt at styre.

Sværd: sænkekøl anbragt på siden af et fladbundet fartøj som den frisiske/hollandske tjalk, kuf eller evert. Sværdet fires ned i vandet, når skibet går tættere til vinden end halvvind for at modvirke afdrift.

Sækken: at få sækken vil sige at blive opsagt, smidt i land med sit habengut (køjesækken)

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

Søben: sø-ben: når man har været om bord på et skib et stykke tid, har man vænnet sig til skibets bevægelser og kan bevæge sig rundt uden at slingre ubehjælpsomt eller falde, når skibet bevæger sig i under søgang. At have søben vil sige, at benene har indrettet sig efter skibets bevægelser. Derfor har mange søfolk en svajende gangart efter årelangt søliv.

Sødygtig: et skib er sødygtigt, når det kan klare vind og sø

Søfartsbog: krav om søfartsbog blev indført 1861. En søfartsbog skulle og skal man have for at kunne få hyre. Søfartsbog kunne man få udstedt hos lægdsbestyreren, den lokale leder af udskrivningsvæsenet (for at holde styr på hvor sømanden var henne af hensyn til aftjening af værnepligt). Med Mønstringslovens ikrafttræden 1872 kom - ud over søfartsbog - en afregningsbog og skibsbemandingslisterne indførtes. Når sømanden havde fundet en hyre, skulle han sammen med skipperen møde op hos den lokale mønstringsbestyrer, der fik forevist søfartsbogen og indskrev sømanden i bemandingslisten. I Kbh. varetogedes mønstringen af det særlige mønstringskontor i provinsen var det det lokale toldvæsen.

Søklar: at et skib er søklart vil sige, at det er udrustet med proviant, olie og andet der skal anvendes under sejlads og klar til at gå i søen, lugerne er skalket vandtæt og ting, der kan rovse, er sikret eller rigget af. Hvis der fx lyder et brag fra kabyssen af pletter og pander, der ryger på dørken, når et skib tager en overhaling, så er der ikke gjort søklar (tysk: seeklar).

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

Takkelage: stående og løbende rig. Den stående rigning er alle de dele, der ikke kan bevæges fx vanter, stag og barduner, der støtter master og stænger. Se Rigning.

Takling: bevikling af tovende, for at den ikke skal slå op.

Talerør: samtalerøret forsynet med fløjte mellem bro og maskine.

Tally eller **talje:** holde regnskab med ind- eller udlossede mængde gods. Tallymand eller taljemand, er den af besætningen, der holder talje.

Tanktop: pladerne over skibets dobbeltbund.

Timecharter: befragtning af skib i et vist tidsrum.

Tjalk: hollandsk eller frisk, 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 tjalke, heraf bliver den store søgående type kaldet for kuf, de mindre tjalke. De helt små på kanalerne kaldes skudsjer.

Tofte: bæk i jolle.

Tomme = 1/24 alen = 2,615 cm

Tot: stramt. Hale en trosse tot = totte op: tage det slække hjem, altså stramme op

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.

Udmønstring(speriode): Sea time og mere officielt Sea service eller record of Sea service.

Udskejning: fyraften til søs.

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.

Vager: sømærke, betegnes også som prikker og koste. I ældre tid betalte skibene prikkepenge, når de gik igennem et afmærket løb til opretholdelse af afmærkningen.

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/morgenvagt	Bagbords vagt
08-13	Formiddagsvagt	SB vagt
13-19	Eftermiddagsvagt	BB vagt
19-24	Aftenvagt/første vagt	SB vagt

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

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 halte sig fremad ved at skifte trosser til den næste i rækken, så at trækket og forhalingen foregik løbende.

Varpanker: mindre anker som man fra skibet lagde ud med skibsjollen, således at man kunne varpe sig frem på samme måde som med varpebøjer.

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

Vindøjet: der hvor vinden kommer fra

Vojebåd: drivkvase (se den)

Vrikke: drive en jolle frem med én åre, der hviler i et vrikkehul/vrikkegat i agterspejlet. En handy måde at håndtere en jolle på, idet man kan klare åren med den ene hånd og have den anden hånd fri til at håndtere trosser og andet. Samtidigt kan jollen nemmere passere mellem et skib og kaj eller pæle end en jolle der ros, her stritter årene nemlig ud til siderne. Desuden kan ham, der vrikker jollen, orientere sig hele horisonten rundt også forud.

Vøjbaad eller Vojebaad: lokal dialektudtryk fra Marstal og Ommel om drivkvase, som museets ANNE KAROLINE.

Vådmasse: træmasse

WW: World Wide og i anden sammenhæng

WW2: anden verdenskrig.

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

Ærbostik (= Ærøbstik): når et skib eller en båd fx 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) og derpå falde af igen til sejlene fylder - i stedet for at tage et ekstra kryds. Eller: under bidevindssejladts at skyde et stykke op mod vinden for den fart, skibet har, og straks igen falde af, til sejlene fylder eksempelvis under kapsejladts.

Øgge: mindre pram med spejl (dialekt Marstal Sogn).

Vejrvarsler

Når skyer omkring månen kranse,
snart skibene på søen danse.

Går vinden avet om min ven,
så får vi snart en storm igen

Om storms varighed
Long notice, long last
Short notice, soon past.

Det første morgenskær ved himlens rand
bebuder dejligt vejr på sø og land,
men ligger skæret noget høj're oppe,
bli'r vejret strengt for dovne kroppe.

Red in the morning
is sailors warning

Vinden den er Syd-Syd-Nør, det har den aller voren før. Drillevers (aller = aldrig, voren = været)

Under storm
Har glasset stået meget lavt,
og stiger i en fart,

så vil vi, skønt det blæser bravt,
få mere kuling snart

Er morgenhimlen trist og grå,
bli'r aftenhimlen skøn og blå.

Skyer

Farvepragt, hård i form
vær på vagt, vi får storm.

Rævehaler

Når ræven svinger med sin stjært,
vær forberedt på lidt af hvert.
Hænger skyerne som laser,
klar ved skøder, fald og braser.

Sol

Går sol i røde roser ned,
bli'r vejret lutter herlighed.
Men står den op i flammeskær,
gi'r dagen regn og rusket vejr.

Lim og lak og skråtobak!

Hvor fanden ikke selv tør komme, sender han en marstalskipper

Omkring måneskifte, lige efter nymåne meget ofte SV-lig vind, og dermed tøvejr vinterdage.

At fløjte på havet er udtryk for en skødesløshed, som kan være farlig

Opgraderet 1.1.2026

Erik B. Kromann