

# Sandskuden - et forsøg på et portræt

Af POUL CHRISTENSEN

DET var lidt af en sensation, da aviserne i sommer kunne fortælle, at man havde fundet vraget af en sandskude ved stranden i Klim. Vrag findes der jo i tusinder af, og sandskuder ligger der også en del af mellem vestkysten og Norge, men hvis det er en rigtig sandskude, der ligger ved Klim strand, så er det virkelig en sensation. Vi ved nemlig ikke, hvordan sandskuden så ud.

Vi ved en hel del om skudehandelens forhold, om de mange mennesker der sejlede med skuderne, hvad de fragtede, osv., men hovedpersonen, skuden selv, der i århundreder bidrog væsentlig til Thylands økonomi, aner vi idag ikke hvordan så ud.

Vi ved næsten på dato, hvornår skudehandelen på Norge hørte op. Jep' Dige i Vigsø var en af de sidste i Thy der standsede, tvunget dertil af tidernes ugunst, men han sejlede ikke med rigtige sandskuder. Hvornår handelen begyndte kan vi kun gisne om. Sandsynligheden taler imidlertid for, at man altid har sejlet, mennesker ved vand har aldrig kunnet lade være med at sejle, og Norge lå ikke ret langt væk. Alt dette giver imidlertid kun anledning til gætterier, af fakta er der ikke meget.

Så meget ved vi dog, at den 4. august 1601 nævnes skudehandler Mads Christensen af Thisted i Nedenæs og Mandals lensregnskaber, men allerede i 1572 havde borgerskabet i Thisted klaget til kongen over, "at bønderne i den egn tvært imod byens privilegier bruger sejlad og købmandsskab med landkøb." I den anledning fik lensmanden ordre til at påse, "at ingen bruger landkøb og forprang på landsbyerne eller nogen usædvanlig sejlad. . ." Sandsynligvis var sejladen dog allerede dengang gammel, for helt ned imod 1800 havde skuderne katolske helgennavne, "Sct. Jørgen", "Sct. Helena" og "Sct. Peder" var nogle af de navne man træffer på, og selvom man i 1800 jo så absolut ikke længere var katolik, så vidner disse navne om en tradition der rækker et stykke bagom reformationen.

Der er næppe tvivl om, at det var nordmændene, der begyndte at sejle til Danmark, det var dem der havde træet til at bygge skibe af, men ret hurtigt er vestjyderne fulgt efter og har købt sig skuder hos nordmændene. Hvorledes disse første skuder så ud, ved vi ikke, men de var ikke ret store. Gennemsnitsdrægtigheden for de norskejede skibe lå i 16-tallet på 4-5 læst. De danskejede både lå gennemgående lidt højere, således i 1641-42 på gennemsnitlig 4,5 læst, og i 1688 på 6,4 læst. Der var i det år ialt 19 skibe hjemmehørende i Thisted tolddistrikt.

Skibstyper er som alt andet undergivet forvandlingens lov, og ligesom vi idag ikke kører i Ford T, så var de skibe man gennem århundreder sejlede med til Norge heller ikke ens, selvom typerne næppe vekslede med samme fart som vore dages bilmærker.

Jo længere vi kommer ned i tiden får vi mere og mere at vide om skibene, og den type der tegner sig for os i 17-tallet, tør vi vel betegne som den egentlige sandskude. Den adskiller sig fra de skibe vi hører om i 16-tallet derved, at den gennemgående var nogenlunde ens i størrelse. Mens

skuderne i 16-tallet kunne variere temmelig meget, så lå de nu gennemgående med en drægtighed fra 6 til 9 læst. Sandsynligvis havde man nu udviklet en skibstype af en nogenlunde ensartet størrelse, som tilfredsstillede de krav man kunne stille til et skib, der skulle kunne klare de specielle betingelser, som vestkysten stillede.

Og så er vi fremme ved det egentlige: Hvorledes så sandskuden ud? Her er der helt klart to ting der var bestemmende for udseendet. For det første så skuden ud som nu skibe på den tid så ud, - med vore dages sprogbrug: den fulgte moden. For det andet, og det var nok så væsentligt, skibet skulle kunne klare bestemte betingelser. - Dels skulle den være sødygtig og kunne tage den lange tur over Nordsøen, dels skulle den være så rummelig som muligt, og endelig skulle den kunne landsættes på en af de farligste kyster i verden, den jyske vestkyst.

De få vidnesbyrd vi har om skuderne vil det være gavnligt at se på, for er de end få, så giver de os dog de oplysninger vi skal bygge på, hvis vi vil forsøge at danne os et indtryk af skibenes udseende.

Hjørringtolderen skrev i 1667 om skipperne, at de ". . . slæber deres skuder som en fiskebåd på den tørre sand, hvortil de skal leje 16 eller 18 karle, når de skal have dem ind eller ud. . . ". Efterfølgeren noterede, at når skipperne kom fra Norge, og de kunne få lejlighed ". . . uden for revlen deres indehavende tømmerlast at udkaste, landløber de siden med skuden og drager den op på stranden, når de skal have den ud igen, kan da ikke udsættes ringere end ved en 24 eller 30 mand. . . .".

En noget senere iagttager var præsten Knud Aagaard. Han skriver: "Efterdi her ingen havn er, må skuderne om vinteren, og hver gang man ikke straks vil bort igen, bringes op på det tørre land. Til den ende lader man skuden med vestlig vind løbe ind over sandrevlerne, hvorpå bølgerne selv arbejder den med siden vendt mod søen, op til den tørre havbred. Man samler nu 30-40 mennesker, som uden andre midler end tove og stænger bringer den op, endog tæt til husene. På samme måde bringer man den igen i søen, hvilket hver gang kan koste 20 rdl. . . .".

Antallet af mænd som skulle til for at bringe skuden af eller i havet steg altså noget gennem tiden, hvilket stemmer godt overens med det forhold, at bådene åbenbart tog til i størrelse. Ved et skifte i Bjerre i 1738 måtte man udsætte skifteforretningen, fordi alle mand i sognet var ved stranden for at udkibe skuder, og ikke havde tid til at fungere som vurderingsmænd. Da en vurderingsmand i de år kunne tjene 12 sk. om dagen ved det ret afslappede arbejde at vurdere et menneskes efterladenskaber, siger det måske noget om, at der var penge at hente, når bådene skulle ud. Det forhold at alle var af hus, siger også, at der skulle mange til, så Aagaards opgivelser passer sikkert ganske godt.

For at få bådene af og i vandet skulle der mange mand til, dels til at støtte, trække og skubbe skuden, dels til at

flytte de skibningsbjælker, som skuden skulle rulle på. Skibet blev altså ikke båret, men trukket og rullet på runde træstokke, og kræfterne blev desuden koncentreret om at holde skuden oprejst under processen.



Skib malet på urskiven af uret fra 1754 i Vester Vandet Kirke  
(Foto T.B.).

Det var altså ikke småbåde der var tale om, men når de mange mænd skulle støtte, trække og skubbe, kunne man måske få en ide om, at skuderne måtte være fladbundede, som så mange andre skibstyper på den tid, men det var ikke tilfældet. Aagaard fortæller nemlig: "Det er almindeligen sagt og troet, at disse skibe er fladbundede, men de er alle kølbyggede, skønt ikke med meget skarp køl." Og han fortæller videre: "En hovedegenskab ved disse skuder er elasticitet, til den ende forbindes de ikke med jern, men med træagler, især af enebærtræ."

Med disse få linier får vi et par vigtige oplysninger, nemlig at man havde opdaget at elasticiteten i skuden blev bedre, når man anvendte træagler, det var altså en skibstype der havde tilpasset sig omstændighederne på stedet. Men vi får også at vide, at skibene havde køl som andre søgående skibe.

Tolder Kirketerp i Thisted, der ommålede alle skuderne i sit distrikt skriver i 1754: "Angående sandskudernes facon, da er de alle kølbyggede og ligner hollandske fløjter".

Holland var i 16-tallet ubestridt verdens førende søfartsnation, i begyndelsen af århundredet havde dette lille land alene ca. 10.000 handelsskibe, som besejlede verdenshavene. Mere end halvdelen af de skibe, der blev klareret ved toldboden i Helsingør var hollandske, og det vigtigste hollandske fartøj i europæiske farvande var fløjten. Der er derfor næppe heller tvivl om, at det handelsskib fra den store verden man så mest til på de sørlandske kyster i Norge var fløjten.

Fløjten skal efter sigende være blevet konstrueret i Hoorin i Holland i 1595, og dens karakteristika var, at den var et handelsskib, at den var 3-mastet, at den var ret bred, og som et specielt kendetegn så var tidligere tiders store hæk nu forsvundet til fordel for en karakteristisk høj sammenkneben hytte agterude. I fagsproget vil man sige at skibet var rundgattet.

Desuden ved man, at fløjten var konstrueret så den var meget flad i bunden. Men den havde køl.

Da man ved øresundstolden målte et skibs drægtighed ved bl. a. at tage dets omfang midtskibs, betød det naturligvis at fløjten fik meget kraftigt indfaldne sider, og først da man senere gik over til andre opmålingsmetoder i Helsingør, fik dækket efterhånden et bredere udseende.

I sandskudens senere år hændte det at man kunne bygge en skude i Klitmøller, men langt de fleste skuder blev bygget i Norge, på værfter i de små samfund, der efterhånden var skudt op på Sørlandet, for en stor del næret af handelen med Jyllands vestkyst, og tildels befolket med jyder. Der er ikke tvivl om, at skibsbyggerne på Sørlandet lærte af de skibstyper de fik at se ved deres kyster, og den hollandske fløjte rummede i sin facon værdier som kunne bruges til den skibstype man her havde brug for. Skibets ringe dybtgående gjorde den velegnet til at befærde de hollandske grundede kyster, og sådanne kvaliteter skulle et skib også have, der ville lande på den jyske vestkyst.

Fløjterne fandtes i alle mulige størrelser, - også forholdsvis små, og det store antal viser, at typen var populær. I februar 1713 strandede der en lille dansk fløjte ved Kamperduinen i Holland. Den var kommet fra Norge - sandsynligvis fra Sørlandet - lastet med "deller", som man kaldte de planker der var Norges store handelsartikel. Det strandede skib blev forevigt af en tegner ved navn Jacob Admiraal, og vi kan af tegningen se, at skibet ikke har hørt til de store. Det har været et skib, der var beregnet på nærtrafik, selvom man heller ikke gik af vejen for at tage en tur til Holland, noget sandskuder har gjort.

Det afbildede skib kan godt have været sandskudens storebror, eller måske den type man havde som forbillede, når man strakte kølen til en skude, måske *er* det en sandskude. Nogen form for konstruktionstegning til en sandskude kendes ikke, og har næppe heller nogensinde eksisteret, skibstømmerne havde den slags i fingrene.

Noget bekræftet billede af en sandskude har vi heller ikke, men der findes et par afbildninger af skibe, som måske har villet vise, hvorledes skibet så ud. Det ene er det lille skib, der er vist på forsiden af uret i Vester Vandet kirke, som en kreds af skudehandlere i Klitmøller forærede kirken i 1754. Det andet findes på et håndtegnet kort, som Peder Nielsen Moldrup lavede omkring 1760. De to afbildninger er ikke helt ens, Peder Moldrups skude er muligvis tegnet efter hukommelsen, mens skibet på uret godt kan være lavet efter model. Begge afbildninger har imidlertid det tilfælles, at de viser et forholdsvis bredt skib med et tilsyneladende rummeligt indre. Udover et mindre agterdæk, som godt kan have skjult en kahyt, og sikkert også et tilsvarende fordæk over en kabys, var disse både helt åbne, og blev derfor lukket med luger, når lasten var stuvet. Begge tegninger viser også en rund type, der har næppe været noget spejl agterude, en detalje man ellers i tidligere tider lagde megen vægt på, men som netop gik på retur med fløjten. Ud fra tegningerne kan man se, at det er

ret fladbundede fartøjer begge to, og det kan ikke undre, at det var almindelig troet, at sandskuderne var fladbundede, som Aagaard skrev.



Skib tegnet af Peder Moldrup den Yngre  
Det kgl. Bibliotek.

Rigningen på de to skibe er lidt forskellig. Klitmøllerskibet har tre master med råsejl, hvoraf de nederste er rullet op, sandsynligvis for at man skal kunne se skibets imponerende rigning af tovværk. Agterude kan man lige ane enden af en gaffel, så man ser, at skibet også førte gaffelsejl. Peder Moldrups skib har kun to master med råsejl, og man ser ikke noget gaffelsejl.

Rigningen skal man dog nok være varsom med at gætte på, 17-tallets utallige små handelsfartøjer udgjorde i Nordeuropa en sand prøvekolektion af tilrigninger. Desuden må man huske, at begge afbildningerne var lavet til udsmykning, så det er ikke usandsynligt, at tegnerne i begge tilfælde har pyntet lidt på skibene.

Noget andet er så, om det kan være tænkeligt, at et så forholdsvis lille skib har haft hele tre master. Det er dog klart, at der skulle en vis sejlføring til at trække et så forholdsvis bredt og klodset skib, men det kan måske forekomme noget overdimensioneret med hele tre master. Imidlertid har der vel nok været mindst to master, for da Chr. Grøntoft i 1795 skødede sin skude til Jørgen Larsen i Hansted, så var det med ”master, sejl, tove og ankre”.

Konkrete oplysninger om sandskuden har man flere af. Den nævnte tolder Kirketerp foretog i midten af 17-tallet en ommåling af samtlige skuder i sit distrikt, med henblik på at få sat disse til en korrekt drægtighed. Ved denne lejlighed målte Kirketerp bådene, og vi har idag disse mål bevaret, så vi er i stand til at danne os en forestilling om hvorledes sandskuderne så ud.

Et enkelt eksempel er dækkende for disse mål. Niels Christensen Skielsgaards skude blev opmålt i maj 1754:

Bådens længde: 44 fod 4'  
dybde midt: 5 fod  
dybde foran: 5 fod  
dybde bagtil: 5 fod 4'  
bredde midt: 14 fod 7'  
bredde foran: 13 fod 7'  
bredde bagtil: 14 fod

Oprindeligt havde båden haft en drægtighed på 8 læst og Kirketerp forhøjede den i første omgang til 10½ læst, men senere blev dette dog ændret til 8½ læst. Skuden var altså en pæn stor skude, lidt over gennemsnitsstørrelse. Da der var tale om at måle, hvor meget skuden kunne rumme af last, må der være tale om indvendige mål, og dybden må være målt fra lugerne, og ikke fra lønningens overkant, ellers var skuden næppe i stand til at krydse Skagerak med en dybtgående på kun 5 fod.

Ud fra sådanne tal kan man ikke lave en konstruktionstegning, bl. a. fordi man ikke får at vide hvor skibet er målt. Alligevel fortæller tallene så meget, at der er tale om et ret bredt skib med ringe dybde, omsat i metersystemet var en gennemsnitsskude ca. 14 m langt, 4½ m bredt og som havde en dybde på 1½ m + lønning.

Skal vi nu prøve at samle lidt sammen på det vi ved, er der først de personlige vidnesbyrd. Kirketerp som fortæller, at skuderne har køl og ligner fløjter, foruden hans opmålinger, som sikkert er bureaukratisk rigtige. Så er der Aagaard, som fortæller, at skuden var meget elastisk, hvilket var forudsætningen for, at man kunne udsætte den for de voldsomme belastninger ved landsætningen på vestkysten, og at den til manges overraskelse havde køl, og ikke var fladbundet.

Så er der billederne. Peder Moldrups er måske ikke det mest spændende, det er udført som dekoration i hjørnet af et kort over Thy, altså som led i en dekoration, som skulle være med til at skabe balance i et maleri. Alligevel kan man ikke afvise skibet i kortets højre øverste hjørne, bl.a. fordi en eller anden ud for de thylandske landingspladser har skrevet, hvor mange skuder der var hjemmehørende på det pågældende sted. Uden lighed med de andre skibe er Peder Moldrups skude heller ikke.



En dansk fløjte strandet 1713 ved Kamperduinen i Holland.  
Tegning af Jacob Admiraal.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Billedet af skibet på uret i Vester Vandet kirke har skipperne i Klitmøller haft for øje, hver gang de var i kirke. Uret havde de i fællesskab skænket kirken, og hvad var vel mere naturligt, end at det skib der kronede uret, skulle være en afbildning af den, der fremfor nogen havde været grundlag for deres velstand. Maleren der afsluttede Anders Hedes fine værk, har tilladt sig at rulle de underste sejl op, så enhver kunne se det imponerende tovværk der skulle til, for at et sådant skib kunne sejle. Skibet, som også er tydeligt meget rund i formen, har en ret lige eller måske let udadrejet lønning. Den har en ikke ringe lighed med skibet på det tredje billede.

Det er den danske fløjte, der strandede i Holland, ”Geladen met noorse deelen”. Jacob Admiraal havde åbenbart gjort sig sit eget speciale i at tegne strandede skibe, søfartsmuseet i Helsingør har ikke færre end 15 strandede skibe fra hans hånd, og som man ser, har han været meget omhyggelig med at udfylde sit billede med skibe og mennesker, der flokkedes om den uheldige dansker, som var kommet til Holland for at sælge sine planker. Hvis man kan stole på proportionsangivelserne, så var det en ret lille fløjte, der stod og huggede i havstokken. To af de tre master er bogstaveligt talt gået fløjten, og situationen har næppe været rar for skipperen. Man fornemmer også på tegningen tydeligt skibets meget flade bund, et af fløjtens typiske kendetegn. På størrelsen af mændene på og omkring skibet er vi også nogenlunde i stand til at vurdere dets størrelse, som næppe har været over den en stor sandskude havde.

Vi bør sikkert standse her, før vi drager forhastede konklusioner, men det skal til slut tilføjes, at de mange skriftlige kilder vi har til vores rådighed, tydeligt skelner mellem sandskuder og andre skibstyper. Ikke mindst sidste halvdel af 17-tallet nævner foruden skuden også jagten, galeasen, sluppen, kuffen og andre. Mest dog jagten og sluppen, de to bådtyper der frem for nogen kom til at præge dansk småskibsfart fremover. Det skal endelig nævnes, at mens man hører om mange forskellige skibstyper i norgeshandelen, så hører man næppe fløjten

nævnt, hvilket vel enten kan betyde, at den ikke har været brugt til denne sejlads, eller også har den været identisk med sandskuden, eller ligget denne meget nær i udseende.

Med indvarslingen af 18-tallet forsvandt de sidste sandskuder. Moden havde ændret sig. Tilbage er så at håbe, at der vil blive midler til at hæve vraget fra stranden i Klim. Hvis det kun er 150 år gammelt, som der står i nogle aviser, er det næppe en rigtig sandskude. Er det blot 50 år ældre, er der en vis sandsynlighed for at det er det.

Viser det sig at være en rigtig sandskude, bør det finde sin plads i Klitmøller eller måske helst på Hanstholmen, hvor skudehandelen startede. Derved kan man også hædre de mænd, som gennem århundreder med livet som indsats, gjorde et godt stykke arbejde, ikke mindst i englandskrigen.

#### *Kilder:*

Kancelliets brevbøger, 15. juli 1572.

Krogh-Jensens samlinger, Thisted Bibliotek.

Jy. Sam., 5. rk., bd. 2, s. 29 ff.: Johan Hvidtfeldt: Skudehandelen i det 17. årh.

Knud Aagaard: Beskrivelse over Thy, 1802.

Bjørn Landström: Da skibene førte sejl.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1963, s. 157 ff.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Mors 1973, side 422-434).