



SMÅ OCH STORA BÅTAR då och nu

TRÄBITEN 150
Föreningen Allmogebåtar



SMÅ OCH STORA BÅTAR då och nu

av

Sigvard Fjellsson

samt artiklar av

Sven-Anders Boman Kjell Fjellsson Ingmar Flodin

Göran Hansson Ulf Olsson Anders Thölén

medarbetare Laban Andersson, Inger Ulfstedt-Fjellsson, Claes Jansson - foto

Föreningen Allmogebåtar



Kadrejerjollar i Öresund

Kadrejerne – dem som roer til skibs.

Vi står och väntar på Ole. Han skall rigga sin kadrejerjolle, den som varit i familjens ägo sedan den byggdes 1932 här på Snekkersten. Det skall bli en liten segeltur denna milda septemberdag år 2010 för att visa oss att båttraditionen lever. Den tradition som har flerhundraåriga anor här vid den danska sidan av Öresund, i de små fiskelägena söder om Helsingør. Här har man varit mångsysslare, framförallt levt på vad havet ger, kustfiske, lotsning genom sundet samt handel med förbipasserande segelfartyg eller ankarliggare i lä av Kronborgs fästning. Dessa kunde vänta på god vind eller som tidigare ligga stopp för att erlægga tull på sin last till den så kallade Öresundstullen, som gav stora bidrag till den danska statskassan mellan åren 1425 och 1857. Och därmed började också handeln med fartygen som passerade – man rodde *til skibs*.



Snekkersten 1884, teckning av Anton Dorph, HKM

Snekkersten ligger närmast Helsingør, sedan kommer Espergærde, Humlebæk och Sletten. Alla har likartade hamnar med skyddande överlappande pirarmar ut i sundet. De är ganska små och så här års fullproppade med moderna fritidsbåtar.

Vi får en stund över och kan se oss runt i hamnen. Här i Snekkersten möts man först av den typiska danska järnkranen med sitt stora hjul. En liten slip där båtbyggarna förr höll till – nu ligger en ung man och arbetar under en Petterssonliknande båt. Vid kajen ligger två mindre ljusblå fiskebåtar med H i bogen och vid de två träbryggorna som sticker ut har hemmafiskarena sina små och lite större halvdäckade båtar, mest i plast, där garnens vimplar nu rör sig för den ökande vinden.

Och så längst in i hamnbassängens södra del sticker de små mörka masterna upp. Sex master, tre med vita uppvirrade segel. Det är kadrejerjollarnas hemvist, vid piren närmast land och intill den gamla varvsplatsen där de alltid har legat.

De är alla spririggade, alltså *smakkejoller* om man skall benämna dem efter deras rigg.

Innerst ligger *Magda*, äldst och byggd 1907 här i Snekkersten, sedan en *meginjolle* i plast, en välseglande smakkejolle, en sådan som författaren har seglat runt Gotland med (se TB 130),



Snekkerstens hamn i september 2010



*När sydvinden ökar,
När himlen den blixtrar
Sorgslöjan uppstiger
Bak Iseffjords højder,
Och regnskyn skyler
Ditt strålände öga:
Då saknar väl jorden
Den leende dag;
Men dåren blott säger
Att solen är svag.*

*Ur Fiskerne från 1775
av Johannes Ewald,
egen tolkning.*



sedan i tur och ordning en tjärad, en nybyggd och en bruntjärad. Och så på bryggnocken ligger *Christian*, Ole Johansens båt, den som han skall visa upp för oss, som skall riggas och som de skall göra en liten segeltur med. Det är en typisk kadreerjolle, 20 fot lång och byggd av Anders Thomsen här i Snekkersten cirka 1932. Det var den största jollen han byggde i sin källare och den togs ut med visst besvär. Ballasten ligger som brukligt ovanpå durkarna (*bundtiler*), cirka 250 kg i järntackor insvepta i grov segelduk, lösa för att lätt kunna lämpas över bord eller rulla ur om båten skulle kantra.

Ja vädret kan vara nog så lynnigt här i Öresund. Efter några veckors godvädnersperiod med högttryck kan det vara en väderförändring på gång. När vi ser åt sydost mot det svenska landet kommer det hotfulla mörkgrå regnmoln från syd, föregångna av dramatiskt rivande rödblåa skyar. Vinden kommer säkert att öka om regnbyn drar sig mot oss, skall det bli åska också?

Samtliga båtar är med i FtSF eller *Foreningen til Sprydstagens Forevigelse*, en informell förening som just hade startat då vi var här för första gången 1972.

Innerst ligger den äldsta smakkejollen Magda som är byggd 1907 av Laurits Svendsen i Snekkersten, 18 fot lång och har en segelyta på 22 kvm. Därpå en meginjolle i plast som också har sprisegel. Därpå de yngre Bjah, Rosalina och Ritta V, alla spririggade smakkejoller.

Christian är byggd 1932 i Snekkersten, 20 fot över stäv och har 30 kvm segel - det är Ole Johansens båt.





När Ole kommer har han sina segel i prydliga säckar på en liten kärra. När han går ombord syns det att han är van att vara i båt. På ett ögonblick har han flyttat sin kadrejerjolle *Christian* runt sin andra större båt och lägger sig med stäven ut mot vinden innan han riggar på. Kastar ner segelsäckarna och drar upp det första seglet, focken. – *De er egyptisk bomull*, säger han inte utan stolt. Endast det bästa materialet skall vara gott nog till hans segel, som är på 30 kvadratmeter, därtill en klyvare som han inte sätter idag – *de er inget kadrejersejl!*

Fockens pistolhakar är snart satta på första-
get och skoten träs genom kauser på sidorna.

Det börjar regna och ser nu hotfullt ut, den svenska kusten syns inte. – *Skall vi inte ta en pause*, frågar jag Ole mest för artighets skull. *Nej slett ikke – meg generer det ikke*, säger han och drar på sig en grön oljetröja över sin blå bussarong.

Storseglet, det fyrkantiga spriseglet, litsas med en smäcker lina runt masten innan det hissas. Han hissar upp det nästan i topp men inte längre än att han når öglan i seglets överkant som spristaken skall träs igenom. När spristaken har trätts i öglan vrider han staken så att såväl flagglinan som toppsegelskotet löper fritt genom sina kauser på sprinocken och inte fastnar mot seglet. Trär spristakens rotända genom spristroppen (hanken) som han lagt runt masten och skjuter opp denna på masten. Hissar upp seglet, justerar spristroppen och sträcker seglets hals med en liten stropp genom ett beslag på masten. Allt med vana handgrepp!

Ole Johansen hissar segel på sin kadrejerjolle



Nu kommer Nils Andersen som avtalat. Han är ordförande för FtSF och har sin kadrejerjolle i Espergærde, i hamnen strax söderut, men nu skall han vara med Ole och segla.

Nu återstår toppseglet, det enda som är lite komplicerat att sätta på en sprigg. Ole lägger toppstången längs tofterna med toppen akterut. Fäster seglet på stången. Börjar på nocken och trär och binder fast öglorna, som är fastsatta i seglet med jämna mellanrum, innan han sträcker segelduken lagom hårt och belägger halsstroppen på stången med ett dubbelt halvslag. När han belägger toppsegelfallet på stången gör han en extra törn på det dubbla halvslaget för att undvika att det glider när seglet skall hissas, se foto nedan. Slutligen lossar han skotet som är belagt på en knap på spristaken, ungefär en halv meter nerifrån, och fäster detta i skothornet på seglet. Han börjar hissa seglet med vänster hand och med den högra fattar han runt toppstången. När fallet är



FtSF:s vimpel – Foreningen til Sprydstagens Forevigelse, började sin verksamhet med att bevara spririggade smakkejoller (snipor på svenska) i början på 1970-talet.

sträckt och seglet lyfter flyttar han allt eftersom högerhanden till toppstångens rot – en balansakt värdig en jonglör – och styr så toppstången mot mastens topp.

När seglet är hissat och stången är till blocks, det vill säga tajt vid mastens topp, återstår att dels sträcka och strama åt toppstångens nedhalare intill en kloss på masten, dels att dra ut skotet mot nocken på spristaken. – *Ole, har du inte sträckt toppen för mycket, säger jag lite förhastat, det är ett veck i storseglet. – Nej, säger Ole – sejlet trækker (drar) sig ud i vinden!* Ja, det var så klart, toppstången är ganska kort i förhållande till de bohuslänska båtarnas riggar, den går endast till hälften av mastens höjd. Stången hålls sträckt med en tamp genom klossen uppe i masten – och då tågvirke alltid töjer sig, kommer seglet sedan att stå perfekt i vinden!



Klart för avgång; fock, sprisegel och topp är hissade och Ole Johansen står på bryggan medan Nils Andersen tar på sig oljebyxor ombord i Oles bunngarnsbåd.

Ole belägger toppsegelfallet med ett dubbelt halvslag och en extra törn för att det inte skall glida när seglet hissas, t v.

När toppseglet skall hissas är det viktigt att "hålla tungan rätt i munnen": Ole håller i toppsegelfallet med vänsterhanden och hissar upp seglet bit för bit medan han med högerhanden håller emot och styr toppstången så att den slutligen kommer i topp och intill masten. Han håller näven över nedhalarens belägg på stången så att han enkelt kan ta dess tamp när denna går till våders – hissas upp.

Toppseglets skot hänger ännu löst från knapen på den ljusa oljade spristaken.



*Kommer Vind forud for Regn,
Topsejl ned og op igen,
Kommer Regn forud for Vind,
Topsejl ned og hver Klud ind.*

Gammelt danskt sjömansuttryck



Regnet har upphört och sydvinden bedarrat. Den är nu snarare på ost-sydost, alltså lagom för en liten segeltur utanför hamnen. När vi går ut på *molen*, piren, och ser österut har det dramatiska vädret stannat över på den svenska sidan, men färgat havet hotfullt grå-grön-blått över hela sundet.

Men vi har annat att fästa våra blickar på: *Christian*, kadrejerjollen från Snekkersten kommer svepande i god slör ut genom den trånga hamnen. Det är som en frisk fläkt av en svunnen tid. En tid när sjömännen i de förbipasserande segelfartygen anropade de utseglande jollarna med *Christian kadrejer!*

Ole Johansen sitter lugn och trygg till rors. Medan Niels Andersen sitter strax akter om masten, som på utkik efter fartyg att göra affärer med, från den kista med varor som i gamla tider stod midskepps i kadrejerjollarna.



När kadrejerjollen kommit utanför piren möts den av en lagom bris från sydost. Man gör först ett slag åt Helsingørshållet i norr innan jollen vänder genom vind – lite trögt och värdigt som det anstår en långkölad båt. Nils bräcker med focken för att de skall komma snabbare på ny sydgående kurs.

Mitt för oss avtecknar sig nu jollens vita välsydda segel mot de mörka regntunga molnen i bakgrunden – en syn att minnas och förhoppningsvis förevisa med kameran är min tanke. De gör ett par slag innan de vänder in mot hamnen igen.



Jollarna var lätta, snabba och den på durken liggande ballasten gjorde att de var relativt styva att segla. De svängde dock inte på en femöring, vilket den långa kölen omintetgjorde.

På den kadrejerjolle som vi seglade fanns det två rev i storseglet, med båda reven inne återstod bara en tredjedel av segelytan, så nog förstår man att de kunde vara ute i styrka sju (hård kuling), vilket en äldre fiskare tidigare hade sagt oss vara möjligt. Vi seglade ända in till båtplatsen.

Författarens egna anteckningar från september 1972 i Sletten.





*Kadrejerjollen Christian från Snekkersten i september 2010,
med ägaren Ole Johansen till rors och Niels Andersen t v.
Foto sid 22 till 29 av författaren.*



Ankerbakken söderut i Helsingør där kadrejerjollarna låg och väntade med seglen uppe, oljemålning från 1878, HKM.

Helsingør har alltsedan senmedeltiden, alltså från 1400-talet till 1800-talets mitt, haft en betydande roll i den nordiska historien. Staden fick en central plats i den växande handeln som gick via Öresund, där tull skulle avkrävas. Det gällde främst råvaror från Östersjöhamnarna till expansiva länder som England och Holland. Bakgrunden till detta var således handelspolitiska orsaker.

Det började med att tyska köpmän sammanslöt sig, främst i de nordtyska östersjöstäderna, till ett gille, en *Hansa*, med Lübeck som huvudort. Denna affärsmodell byggde såväl på kontinentens varor, framförallt salt, tyger, kryddor och vin, som på de nordiska ländernas råvaror – handel åt båda håll. Man upprättade handelskontor på så vitt skilda platser som Bergen för torkad fisk, Skanör för sill, Stockholm för järn och Visby

Aldrig, vare sig förr eller senare, har man gjort så många försök som under medeltiden att bilda en gemensam nordisk union – där en handfull statsbildningar blev mer eller mindre lyckosamma. Vad gäller Helsingør grundlades staden under Kalmarunionen, tidigt 1400-tal. Upprinnelsen var Hansans ökande betydelse. När handelsmännen följdes av tyska politiska makthavare, som Mecklenburgarna med kung Albrecht

*Tre Gange om Dagen spurte han,
hvad Vej Vinden var*

*Ur Et Familieselskab i Helsingør
av Karen Blixen 1935*

för olika jordbruksprodukter. Därtill Köpenhamn, som så småningom blev Nordens ekonomiska centrum. I mitten på 1300-talet var Hansan fullt utbyggd och fick då även en alltmer politisk inriktning, och därmed alltför stort inflytande, tyckte kungamakten och inte minst den starkt framväxande högadeln i de nordiska länderna. De tyska köpmännen hade skapat ett förgrenat nät över i stort sett hela Norden. Mest i de ovan nämnda städerna där de även blev *vinterliggere*, vilket blev ett irritationsmoment för den inhemska handeln och rubbade maktbalansen. Detta kom att förena de nordiska folken.

och hans adelsmän, var måttet rågat inte minst i Sverige. I Kalmar framförhandlades år 1397 en gemensam union som har givit upphov till det danska talesättet: *et tilfælde, der ligner en tanke*. Drottning Margrethe, kungaänkan som ägde stor politisk beslutsamhet, utropade sig till Danmarks *fuldmyndig fru og husbonde*. Strax därefter blev hon Norges och Sveriges regent.

Margrethes systerson Erik av Pommern blev nästa kung (1412-1439). Det var under hans regeringstid som Öresundstullen infördes, med en stor förstärkning till den danska statskassan.

Handelsrättigheterna stramadades åt i landet, endast i *købstæderne* var handel tillåten, alltså inte i de *ulovlige havne*, det vill säga *fiskerlejer* där oftast Hansan hade hållit sig framme. Även hantverkarna måste flytta till dessa städer. Och den strängare lagstiftningen gav resultat: städerna blev större, rikare och mer betydelsefulla än tidigare. Därmed stärktes även statens (kungamaktens) finanser genom en större kontroll av handeln och tullinkomsterna från varje köpstad.

En annan förändring, som också reducerade Hansans betydelse, var oxhandeln söderut. De stora godsen som ägdes av antingen kungen eller högadeln övergick från att odla korn till att föda upp oxar. *Studeexporten* gick via *oxevejen* där de unga djuren drevs genom Jylland till Tyskland och Holland.

Öresunds Toldkammer i Helsingør blev uppförd 1740 och revs efter det att tullen upphört 1857.



Tullens storlek fastställdes år 1425 till en engelsk *nobel*, rosennobel, per skepp. Det var det första engelska guldmyntet som präglades i större omfattning, där ett motiv föreställde kungen ombord på ett skepp med svärd i hand. Den första tiden var tullen mera symbolisk, till exempel gällde den inte de svenska fartygen, men redan hundra år senare skärptes avgifterna. Kung Frederik II som ville visa att han hade *nøglerne til Sundet* införde *værditold*, 1% på värdet av vissa varor, *fyrpenger* och den förhatliga *lastetolden* på all last, som skulle tjäna till att befästa den danske kungens herravälde över Östersjön.

Nästa period av avgiftshöjningar – upp till hälften av statens skatteintäkter – sammanföll med de danska och även svenska stormaktsambitionerna under 1600-talet. Kung Christian IV (kung 1588-1648) behövde pengar till sina förlustbringande krig, inte minst mot Sverige. Även om vår historieskrivning i såväl Danmark som Sverige vill ge sken av annat, har länderna varit bricker i ett betydligt större maktspel där de stora länderna har dikterat villkoren: Holland (under sin glansperiod på 1600-talet), Ryssland, Tyskland, Frankrike och England. Eller som historikern Erik Kjørsgaard har formulerat de nordiska krigen: *begge parter søgte at spænde ben (lægge krokben) for hinanden*,



Helsingør 1825, akvarell O. J. Rawert, HKM

at udmanøvrere hinanden gennem politiske intriger og at sætte hinanden til vægs under endeløse skænderier...

Handelsvägarna till Östersjön var viktigare för dessa stora länder än grannländernas gränstvisiter. De bästa exemplen är Hollands inblandning vid fredsuppgörelserna 1645, 1658 och 1660, där de för övrigt för "besväret" fick tull-lättnader. Under den långa fredsperioden 1720-1801 blomstrade handeln i riket. Men nästa stora bakslag för Danmark var ställningstagandet under Napoleonkrigen då den engelska flottan bombade Köpenhamn och i stort sänkte den danska och där en för Danmark-Norge fruktad handelsblockad ingick.

Sundpas fra 1807; Ett fartyg från Köpenhamn med last till Västindien har betalt Öresundstull.





O m den ena förutsättningen för kadrejerhandeln var Öresundstullen vid Helsingør blev den andra fisket. I den allt strängare regleringen för handeln vid köpstäderna på 1500-talet kom även fisket att främst bedrivas i dess närhet. Detta var dels för att fiskarena skulle få avsättning för sin fångst, dels för att de skulle följa regelverket. Det tidiga sillfisket i Norden under medeltiden hade varit centrerat till Skanör på skånska sydkusten samt Møn och Falster, de mindre öarna söder om Själland. Några fiskelägen av betydelse fanns inte norrut i Öresund.

Helsingør blev därför den första fiskeplatsen i Sundet. Fisket var här hårt reglerat, närheten

köbslå med nogen fremmed... Helsingørsfiskarena fick dock med myndigheternas tillstånd medverka vid det stora sillfisket vid Marstrand. Det var imponerande togter (färder) i åben båd, – man måste meddela var man fiskade: hvor eller til hvad fiskeleje de agte at drage.

Kungen ägde inte bara jorden söder om Helsingør utan även fiskevattnen ute i sjön (*stader for bundgarnen*). Men han höll också sitt vakande öga på fisket såväl här, som vi nämnt tidigare i olika artiklar i Träbiten, som vid det på Marstrand. Från 1560-talet finns de första tecknen på fiskarebebyggelse utanför staden, man slog sig ner på den öde kusten på båda sidor om

till maktens boning var påtaglig, med bland annat regelbunden leveransplikt till Kronborgs slott som nu var under tillbyggnad längst ut på *pynten*. Här kommer också på 1550-talet de första tecknen på "kadrejerhandel", det vill säga handel med fartyg i sundet. *At fiskerne her udi byen skal bære den ferske fisk til torvet, som de fanger, og lade borgerne den næst være for pengene, før* (låta borgarna först köpa, innan) *de*

Helsingør, från Gilleleje i norr till Rungsted i söder. Fiskarena hade vissa förpliktelser men även fördelar och husen skulle bebos av dem; *at ingen må bo i dem uden at de nære dem af fiskeri af stranden och att alt uchristeligt skal lensmanden straffe uden nåde.*

Snekkersten blev det största och rikaste *lejet*, det låg närmast staden och hade goda försäljningsmöjligheter. Namnet anspelar på ett stort stenblock vid strandkanten, hitflyttat under istiden, och i jordaboken från 1589 skriver man *Widsnickesten*. En tolkning av namnet är att här har varit en samlingsplats för vikingaskeppen (*snekker*) innan de drog vidare norrut. De övriga platser som de *frie fisker* (jordlösa) slog sig ner på var *Espergærde*, *Humblebek* och *Sletten*, ett fåtal hus på varje leje som i stort sett plundrades och brändes vid de svenska krigen och vid fiendens närvaro här 1658-1660.

När sedan husen byggde upp på nytt kom de som regel att placeras längs landsvägens insida (*Strandvejen*), med långsidan och fönster ut mot sundet. På 1700-talet hade Snekkersten 14 boningshus och fyra mindre gårdar, och sogneprästen beskriver dem som *...vel det smukkeste i landet. Der er huse med tegl behængt, og beboerne ere fornemme fiskere og gudfrygtige folk.*



Fiskarena, och därmed också kadrejerne som oftast kom ur samma ursprung, beskrives som ett egensinnigt och stolt släkte. De kunde omtala sig själva som *kongens fiskere* långt in på 1800-talet. Och när nya politiska strömningar kom till Helsingør år 1872 skrädde en snekkerstensfiskare inte orden: *at han ikke kunde tænke sig at hans kammerater ville følge, hvad vanvittige franskmænd och forsultne (utsvultna) tyskere have opfundet*. Och menade att det var nog med en *konge* på Amalienborg och en annan "*konge*" på fiskeläget.

Sådana kungar eller åldermän fanns till exempel på Humlebæk, Snekkersten och Hornbæk. Diktaren Holger Drachman som vistades flera somrar på Hornbæk beskriver denna *konge*: "en patriark, domare, herre och fader... envisheten, den torra humorn, uthålligheten till att hålla en åra, kunskapen om fiskerinäringens minsta delar, den totala hänsynslösheten utanför familjen och en naturlig enkelhet i att kunna umgås med främmande människor utan att mista sin udda personlighet".



Sejlskibe i Sundet syd for Kronborg, 1857,
oljemålning C F Sørensen,
Helsingør Kommunes Museer, HKM

Persontrafiken över sundet var ett annat näringsfång. År 1630 bildade färjemännen i Helsingør ett eget skrå, ett laug. De hade ensamrätt på persontrafik och post till och från Helsingborg. De förde även varor till och från de ankarliggande skeppen och måste vara beredda att ständigt gå ut i alla väder med undantag för storm. De ägde själva sina båtar, så kallade mellemjoller.

Bilden visar den berömda färjemannen Lars Bache som hans sonson Otto har målat 1907. HKM



Fartyg, som med sydlig vind komma söder ifrån och endast önska kommunikation med land, tillrådes att inte ankra, så vidt det blåser hårdare än märsssegelskultje (märssseglen kan föras alltså styf bris, 8-10 meter i sekunden), utan hellre hålla sig kryssande på reddan och begagna färjebåt, som möter 4-5 min. till lofvart.

Ur Svenska Lotsen 1904

– Igaar Formiddags nød
man (njöt man av) det skøn-
ne Syn af en Flaade paa hen-
ved to Hundrede Skibe, som
for fulde Seil gik forbi
Kronborg, stundom i saa
tætte Klynger, at de skjulte
den svenske Kyst for Øiet.

Från Helsingørs Avis
den 13 juni 1836



Teckning av Anton Dorph, HKM



Byväder av Karl Neuman, ur Illustreret Tidende 1866

Kadrejerhandeln's bästa tid var sannolikt 1800-talets sista hälft. Om handeln från början var en lönande bisyssla för fiskarena i sundet kom det då att utkristallisera sig en yrkeskår från de tre fiskelägena Snekkersten, Espergårde och Humlebæk. För på Öresundstullens tid, det vill säga fram till 1857, hade alla fartyg måst ankra upp på Disken utanför Helsingör för att betala sina tullavgifter och då hade merparten av provianthandeln gjorts med köpmännen i staden. Nu seglade fartygen oftast förbi – om man inte ankrade för motvind – och då blev kadrejerhandeln mer specialiserad. Tidigare kunde var och varannan fiskare ro ut till en ankarliggare och bedriva *tuskhandel*, det vill säga byteshandel med fisk och vissa lantprodukter. En lönsam

bisyssla som myndigheterna höll på en viss nivå och oftast hade överseen-
de med.

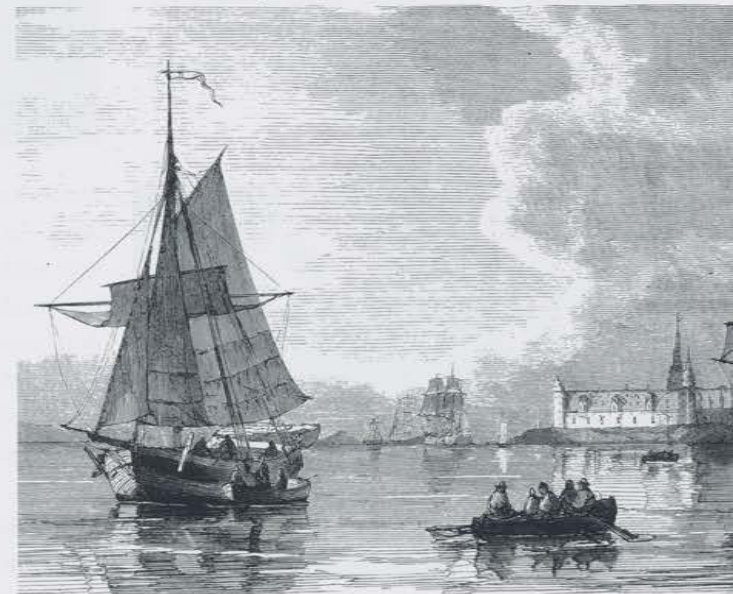
Efter 1857, då även handelsformerna i viss mån hade liberaliserats, blev kadrejeriet en yrkesform. Visserligen bara halvårsvis, från slutet av april till oktober, resten av året fiskade man mest. Om man tidigare kunde ro ut med en mindre båt behövdes det nu en snabbseglande 18-21 fots jolle med förhållandevis stor rigg. Detta för att kunna segla ikapp och *preja* de förbiseglande fartygen. Man gjorde en så kallad *kadrejevending*: seglade så nära man vågade från lovart framför fartygets stäv,

för att snabbt som ögat kovända och lova upp längs dess läsida. Där gällde det att haka sig fast och hänga kvar även om fartyget hade högre fart. Man kunde då förstås bli överseglad eller kantra vid ombordläggningen, men de som hade tillräckligt sjömanskap fortsatte.

De *kadrejede* på Gilleleje eller Dragør: alltså från norra inloppet av Öresund, under Kullen på svenska sidan eller Gilleleje på den danska. När vindarna var sydliga låg man utanför Dragør, 6-7 sjömil söder om Köpenhamn. Här låg också lotsarna, Dragør hade 54 lotsar på 1870-talet, som inväntade fartyg.

Man övernattade som regel under dessa resor, sov under en presenning i sina helt öppna båtar, och seglade endast hem för att fylla på sin proviantlåda, för man hade som regel egna "leverantörer" som försåg en med varor.

Vid Kronborg, C F Sørensen ur Illustreret Tidende 1861



Udsigt fra Snekkersten

Det har i flera dagar varit blickstill; inte en seglare har kommit förbi; bara här och där i Sundet har ett ensamt skepp legat uppankrat och väntat – då blåser det plötsligt upp en frisk kuling, och inom några timmar ser man en mängd fartyg, som dittills har varit osynliga i brist på vind, fara förbi för fulla segel i täta rader.

Den del av Snekkerstens befolkning, som livnär sig på handel till sjöss, de så kallade kadrejere, får nu bråttom och skyndar sig att sticka till sjöss med sina båtar, för om möjligt göra en liten affär med de förbipasserande fartygen. Försedda med olika varor, samt tobak och sprit, ger de sig ut, två man i varje båt, och när de har nått ett skepp, hakar de sig fast på sidan och håller på det sättet samma fart som dem.

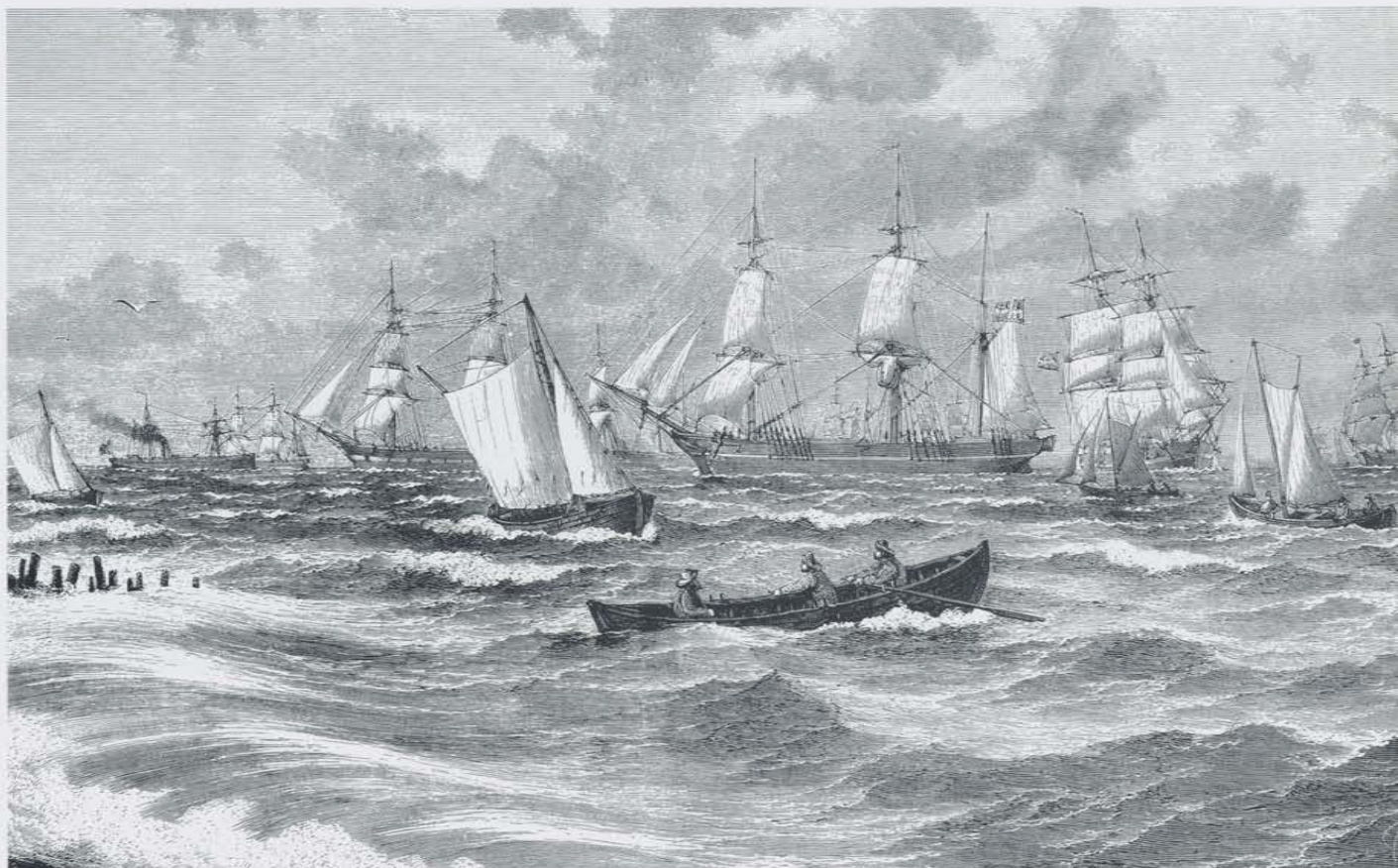
– En seglats, som för övrigt är tämligen farlig och har kostat många människors livet.

Så snart kadreiberåten har hakat sig fast, kommer som regel en man från fartyget fram till dem, och under förutsättning att man ombord behöver några av de varor, kadrejereren har i sin båt, börjar underhandlingarna, som onekligen ofta göres på ett högst märkligt språk. Kadrejereren kan emellertid i regel göra sig förstådd; han kan

prata lite på alla språk, och handeln går bra, när skepparen bara har något att betala med. Betalningsmedlet behöver emellertid ingalunda vara kontanta pengar; kadrejereren mottager lika gärna något gammalt tågvirke, lite kol, en säck korn, några oljekakor, eller vad fartyget annars förmår att erbjuda, och i byte ger man ägg, fisk, cigarrer, rom eller vad man önskar av det båtens medhavda proviantlåda innehåller. Det händer ju emellanåt ofta, att fartyget är

väl försett med proviant och inte vill ha med kadrejereren att göra, varför denne blir jagad bort. Om detta sker i en hövlig ton tar kadrejereren det med lugnt sinne, skjuter ifrån fartyget och seglar vidare för att pröva lyckan någon annanstans; men blir kaptenen rå och oförsämd, kan det väl hända, att kadrejereren hämnas tillbaka när tillfälle ges.

Hämtat ur Illustreret Tidende 1879



Träsnitt av Carl Baagøe ur Illustreret Tidende 1879

Kadreje, betyder på danska: *drive handel i lille båd*. Som så många andra maritima termer har ordet vandrat genom flera språk och då fått en något annan betydelse. Detta är från början ett portugisiskt ord *catraia*, som betecknar ett litet fartyg som ros eller seglas och då i synnerhet på Tajo-floden vid Lissabon. De sjöfarande holländarna tog till sig ordet som dyker upp i skrift i mitten på 1600-talet: *kaydray*, men ändrar sin form till *kadraai* innan ordet kom att användas i Helsingør på 1700-talet. På svenska har det blivit *kattdrejarebåt*, enligt Nautisk ordbok från 1914, *marktentarebåt*, som besöker de å redd eller i hamn ankrade fartygen för att avyttra matvaror, frukt, tobak, drycker m m.

Små båtbyggerier fanns på de tre *lejerne* där man bedrev såväl fiske som *kadreje*, Snekkersten, Espergærde och Humlebæk. Det var när Jens Svendsen hade startat sitt båtbyggeri vid Snekkerstens nya hamn 1875 som han tillsammans med Jens Carl Hansen kom fram till en lämplig modell för segling i Sundet, den så kallade snekkerstensjollen på 16-21 fots längd.

Det säjs att kadrejerne skulle ha bästa möjliga virke till sina jollar och det kan man förstå med tanke på vilka törnar de fick utstå vid bordning av fartygen. Ek är det vanliga för båtbygge i Danmark och valdes helst ut av stockar som hade legat länge på tork. Det kunde till och med hända att beställaren var med och valde ut stockarna som båtbyggaren sedan klöv på längden med en yxa. Plankorna ställdes sedan helst mot några träd för att torka ytterligare.

Laurits Svensen, son till Jens och som tog över ansvaret för båtbyggeriet har berättat hur man byggde en jolle vid sekelskiftet 1900.



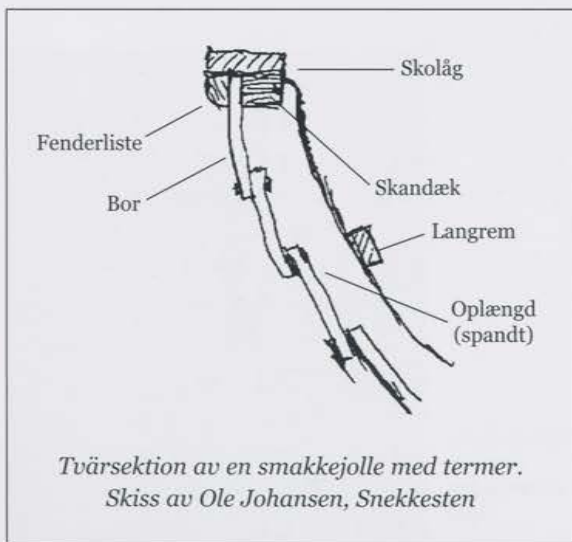
Jens Svendsens båtbyggeri vid Snekkerstens hamn 1880. Han hade börjat bygga båtar i Espergærde och flyttade hit 1875 när den nya hamnen byggdes. Oljemålning, Carl Baagøe, HKM

”Till stävar tar man ut självväxt virke som redan har den rätta formen och en lämplig rak och grov plank till köl. Sedan sättes båtbyggaren på sitt första kunskapsprov – att med yxan som främsta och nästan enda verktyg forma resningen, där stävarna skall tillyxas och sammanfogas med kölen. Dessförinnan skall spunnningen vara uthuggen i såväl stävar som köl – alltså det spår som bordgångarna skall inpassas i. När kölen har ställts på ett par klossar, rakt ”i vatten” och stävarna är stagade, avsynas resningen noga så att allt stämmer överens; detta blir båtens längd i köl och över stäv, samt stävarnas form, det som ger jollen dess signum!

Bordgångarna är som regel 5/8 tum tjocka, de kunde även vara av lärk och som regel 12 fot långa. Efter att kölbordet är på plats tar man fram en lämplig plank, passande i fasonen. *Sveder* den, värmer den över öppen eld och spänner fast hela plankan på det föregående bordet och märker med ett streck ut den lämpliga underkanten. Hugger bort virket nedanför strecket, passar och skär till bordet i ändarna, sätter det på plats och klinkar fast det. Avsynar bordets överkant, hugger med yxa och stämjärn till önskad höjd och mäter sedan att båda sidor har samma höjd. Så formas skrovet klart, utan mallar vid bordfyllnaden, endast ögonmättet!”



Modell av jolle fra Snekkersten, bygget av
konservator Christian Nielsen
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg



Tværsæktion av en smakkejolle med termer.
Skiss av Ole Johansen, Snekkesten

1. Topsejl
2. Topsejlsstage
3. Mast
4. Sprydstage
5. Fok
6. Fokkestag
7. Storsejl
8. Kavs (kaus)
9. Revstropper
10. Sprydstrop (hank)
11. Storsejlskøde (storskot)
12. Fokkeskøde (fokskot)
13. Skødenagle (skotpinne)
14. Rorpind
15. Agterskot (akterskott)
16. Langrem (ræffsing)
17. Essing
18. Platessing
19. Åretolle
20. Rorstap
21. Mastespor
22. Stråkö
23. Agterpligt
24. Agtertofte
25. Øsen
26. Dam (sump)
27. Bundtiler (durkar, skockar)
28. Sandbræt (sandbordet)
29. Spændelund (fodeval vid rodd)
30. Skolåg (friare, varing)
31. Bjælken
32. Midrumspligt
33. Fortofte
34. Forpligt
35. Bedding
36. Bundslok
37. Klædning
38. Knæ

Snekkerstensjollen

Bygget cirka 1939

av Anders Thomsen

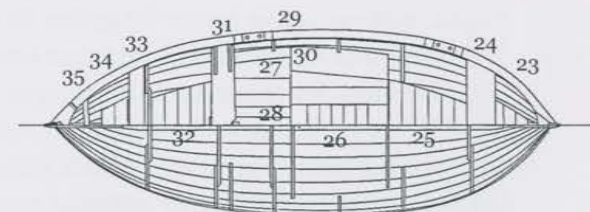
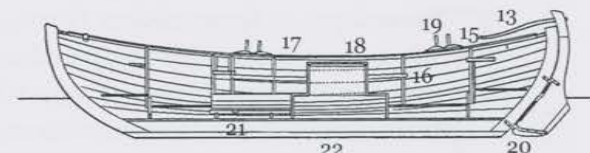
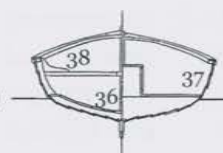
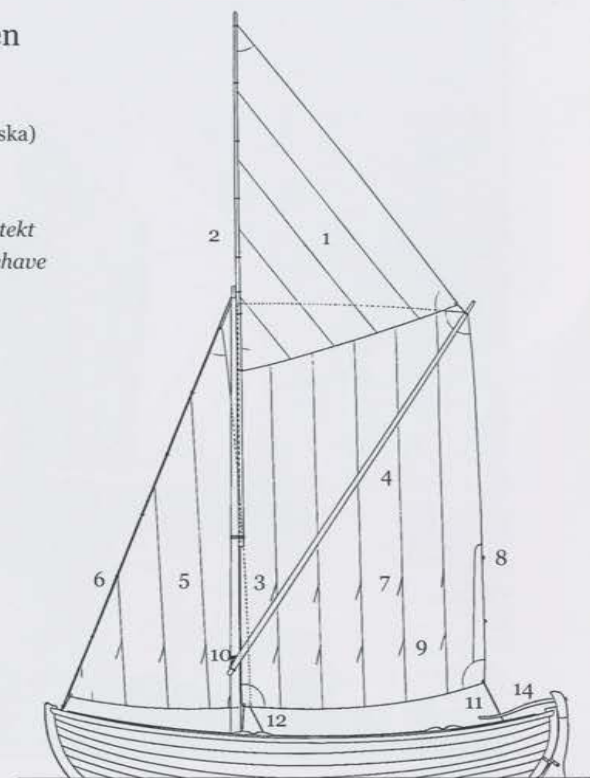
Længd 15 fot 10 tum (danska)

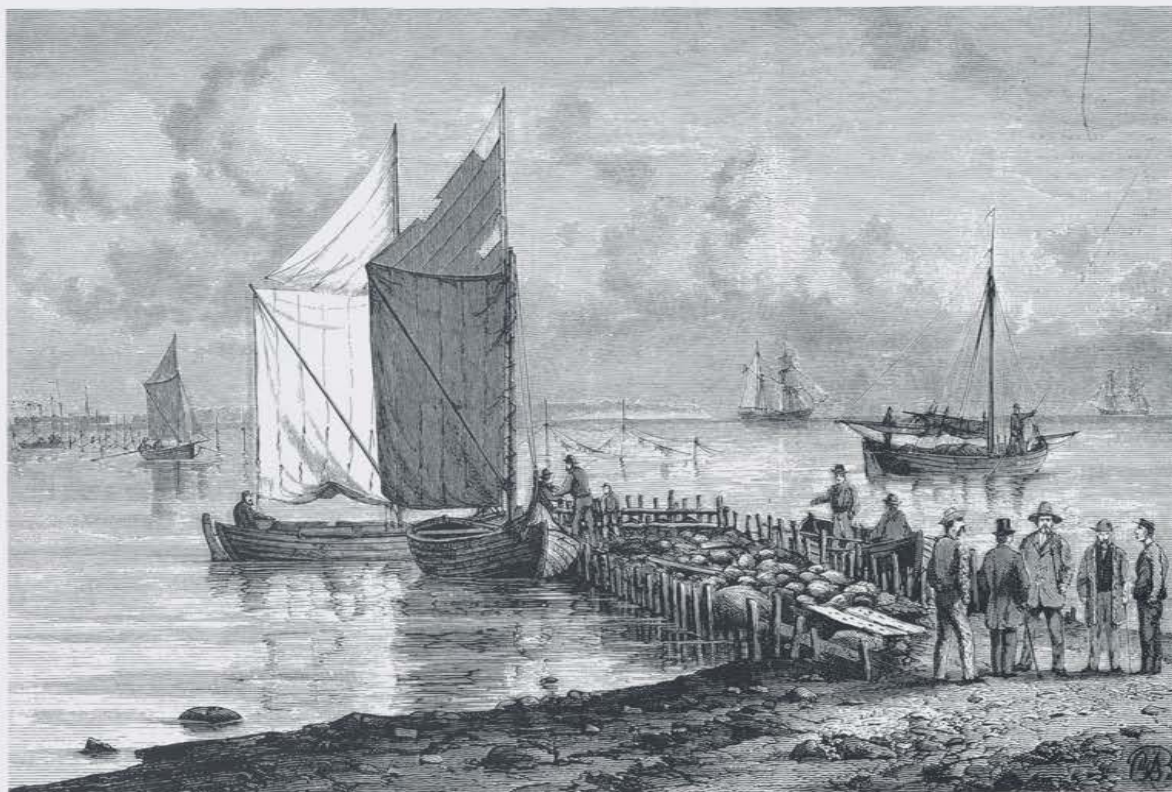
Bredde 5 fot 8 tum

Djupgående 1 fot 4 tum

Uppmått 1987/96 av arkitekt

Niels Peter Andersen, Pilehave





Kadrejerjollar vid en stenvase vid Snekkersten, træsnitt av Carl Baagøe i Illustreret Tidende 1879

Föreningen til Sprydstagens Forevigelse började sin verksamhet som en informell sammanslutning i början på 1970-talet. Så i januari 1973 stiftades föreningen formellt i Snekkersten och Ole Johansen var med från början. Han var sedan kassör i tjugofem år och är förstås en av de aktiva med seglingar i sin jolle *Christian*. Föreningens målsättningen var: *"F.t.S.F. har til formål at fremme interessen for og brugen af gamle sprydsejlsriggede joller. Det skal ske ved afholdelse af sejladser samt ved at yde moralsk og teknisk bistand ved*

restaurering. Endvidere bør foreningen optage kontakt med beslægtede foreninger."

Föreningen upptagningsområde är ungefär från Gilleleje i norr till Rungsted, men en och annan båt kan även då och då ses i någon av Köpen-hamns kanaler. Medlemsantalet har ganska konstant varit cirka 70 medlemmar.

Genom åren har man hållit *pokalsejladsen* i slutet av augusti vid någon av hamnarna i norra Öresund. Huvudsyftet har från början varit att främst delta och visa upp sig, snarare än att komma först. En annan vandringspokal skänk-

tes redan 1970 av fiskaren Carl Collatz och hans fru i Espergærde och går till den som gjort det bästa renoveringsarbetet under året. Man har även visat upp sig vid andra evenemang som när Slettens hamn firade 100-årsjubileum år 1979. Då hade man mobiliserat så många kadrejerjollar som kunde segla. Från en startlinje seglade då jollarna ut till de större segelfartygen som hade lagt bi; gjorde manövrer på kadrejeris, gick längs fartygssidan och bytte varor innan de kryssade åter in till Slettens hamn.

Även om kontakten mellan våra föreningar har varit sporadiska under åren – den första 1972 och den senaste nu i september – är släktskapet (*fælleskabet*) desto mera påtagligt. Vi tackar för gott samarbete och önskar lycka till i framtiden.

Sigvard Fjellsson
text och foto



*Kadrejerjolle,
detalj av
oljemålning,
HKM*



Smakkejoller som tillhör Foreningen til Sprydstagens Forevigelse vid Snekkersten, jämför med bilden på föregående sida, foto Sven Bülow