

Skibsportrætter i den virkelige verden.

Når man ser skibsportrætter kan man hurtigt få fornemmelsen - at har man set et har man set dem alle.

Sejltyperne er dog forskellige på mange af portrætte, og der er groft sagt to forskellige sejltyper:
Gaffelsejl og Råsejl (tværsejl).

Gaffelsejl går langskibs, og kan drejes fra side til side:



Råsejl går tværskibs, og kan også drejes.



Gaffelsejl kan hejses fra dækket, hvorimod råsejl kræver at man skal op i masten for at sætte sejlene.

Råsejl er derfor mere mandsskabskrævende og også farligere, idet der er en risiko for at falde ned fra masten – og i betragtning af at nogle af de store sejlskibe havde 48 meter høje master kan det gå helt galt.

Kan du regne den ud?

Hvis det går helt galt – hvor lang tid tager det så at falde ned fra en 48 meter høj mast?

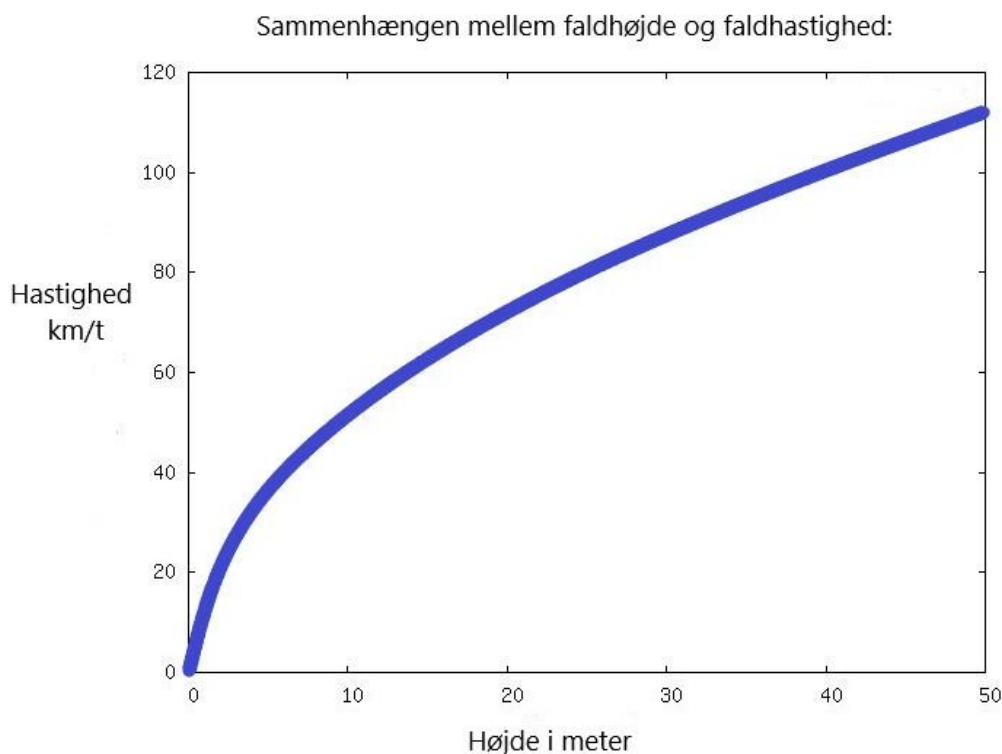
Falddtiden kan udregnes med SPLAT-formlen:

$$\text{Tid til "splat"} = \sqrt{(2 * \text{højde})/g}$$

hvor g er tyngdeaccelerationen og højden er i meter.

I Danmark er $g = 9.82 \text{ m/s}^2$. Det vil sige at for hvert sekund du falder øges din hastighed med 9,82 m/s

Hvis du vil se hvor ondt det gør at ramme dækket (uden selv at prøve efter), kan du finde hastigheden på følgende graf:



Det farligste sted at bjærge sejl, var dog ude for på bovsprydet, når man skulle bjærge stagsejlene:



Hvis skibet dykkede ned i en bølge, var alle mand væk når det kom op igen.

Når du var på bovsprydet lå dit liv i hænderne på rorgængerens, og hans evne til at læse søen - så man skulle ikke lige svine ham til inden man gik ud.

Så det var ikke ufarligt at sejle sejlskibe med sejl.

BØLGER:

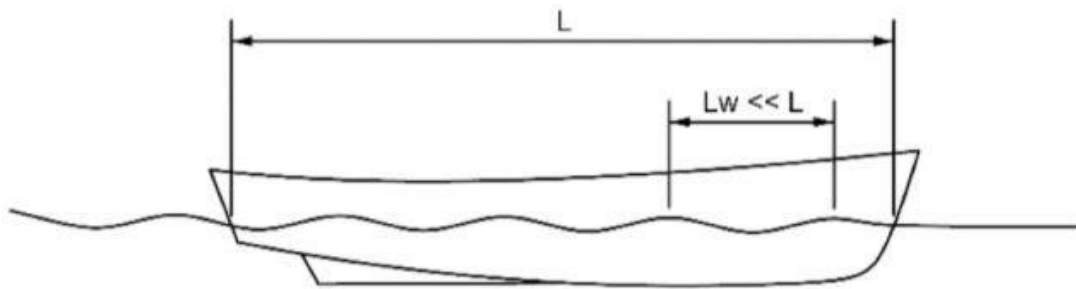
Udviklingen af sejlskibe skete ikke hurtigere end at man kunne følge med, så alle viste hvad de skulle gøre når man mønstrede på et nyt sejlskib. En udvikling skete der dog, og sejlskibene blev med tiden hurtigere og hurtigere.

Det der afgør hvor hurtigt et sejlskib kan sejle er selvfølgelig sejlføringen - altså hvor meget kraft man kan hente ud af vinden, men også vandmodstanden og skibets længde.

Det er måske ikke umiddelbart logisk at skibets længde har særlig indflydelse på hastigheden, men det har den, idet et stort sejlskib fortrænger ligeså meget vand som det selv vejer (Archimedes lov) og skibet laver sine egne bølger mens det sejler, og jo hurtigere det sejler des større og længere bliver de medfølgende bølger.

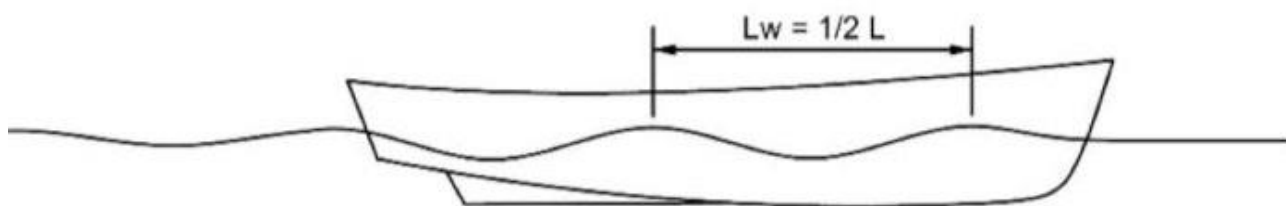
På et tidspunkt når den medfølgende bølge samme længde som skibet, og når det sker har du skibets effektive tophastighed (situation 4 i de følgende tegninger).

Situation 1:



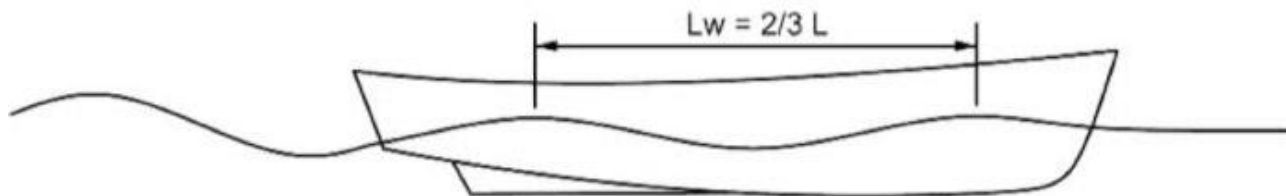
Bølgelængden (L_w) er meget mindre end skibslængden (L) = minimal bølgemodstand. Dette sker ved meget lav hastighed, hvor de medfølgende bølgers størrelse er ubetydelig. Når hastigheden øges bliver de medfølgende bølger større – som det ses i situation 2:

Situation 2: Farten øges, og den medfølgende bølge bliver større:



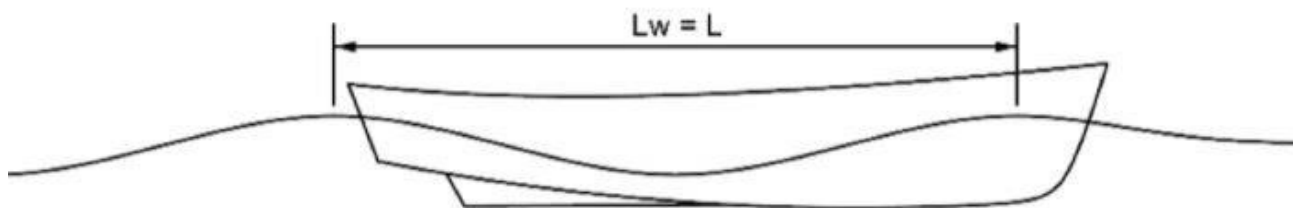
Bølgelængden (L_w) er nu det halve af skibslængden (L). Toppen af den agterste bølge er ved denne hastighed lige ved agterenden af skibet. Igen, hvis hastigheden øges yderligere bliver den medfølgende bølge større:

Situation 3: Farten øges, og den medfølgende bølge bliver større:



Bølgelængden (L_w) er nu $2/3$ af skibslængden (L). Den agterste bølgedal er nu lige ud for agterenden af skibet. Dette medfører en stor efterfølgende bølge efter skibet. Hvis hastigheden øges yderligere når vi på et tidspunkt en situation hvor den medfølgende bølge (L_w) har samme længde som skibet (L). Når dette sker har man nået skibets såkaldte "skroghastighed". Dette svarer til skibets tophastighed, og fremgår af situation 4 nedenunder:

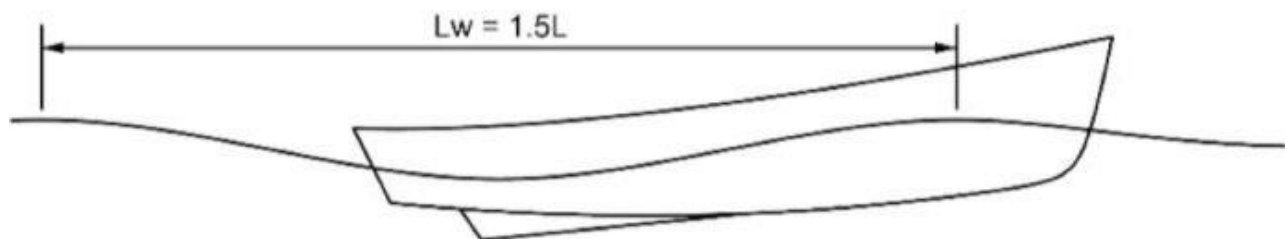
Situation 4: Skibets effektive tophastighed:



Bølgelængden (L_w) er den samme som skibslængden (L) = selve skibet ligger i en bølgedal i den medfølgende bølge. Når den medfølgende bølge har samme længde som skibet, har skibet nået sin effektive tophastighed.

Hvis farten øges yderligere er skibet i den situation at det skal til at sejle "op ad bakke". Dette ses i situation 5 nedenunder, hvor bølgelængden (L_w) er 1,5 gange skibslængden (L):

Situation 5: Farten er større end skroghastigheden:



Bølgelængden er større end skibslængden = skibet sejler "op ad bakke". Dette er den værst tænkelige hastighed for skibet, idet at agterenden befinder sig i en bølgedal mens forenden er på en bølgetop. For at holde denne fart skal skibet altså hele tiden sejle op ad bakke – og det kræver uforholdsmæssigt meget energi.

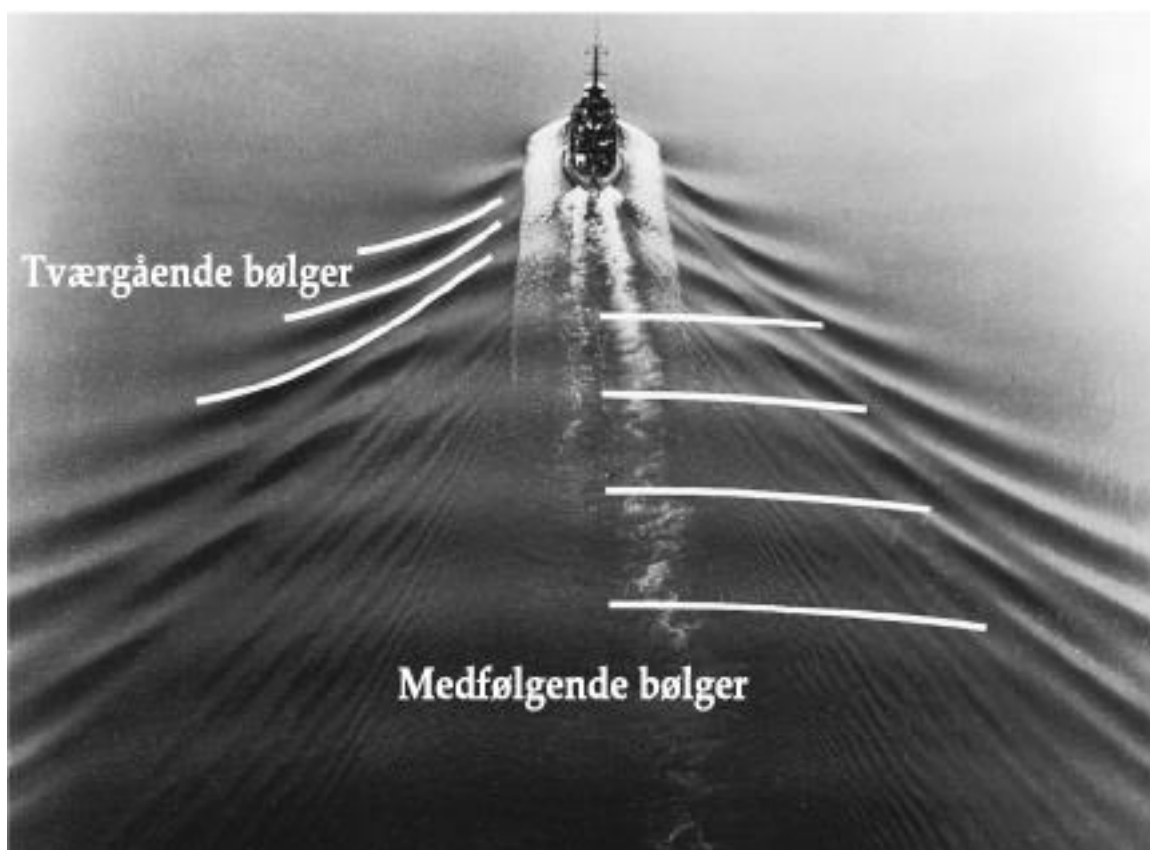
Situation 4 er derfor skibets reelle tophastighed (kaldet skroghastigheden), med mindre skibet er designet til at komme op at plane (hvor skroget løfter sig klar af vandet). Hvis skibet er designet til at komme op at plane, er det ved denne hastighed at det sker.

Moderne sejlskibe, i Americas Cup, er designet til at løfte sig selv "helt" ud af vandet vha. hydrofoiler:



Det var dog ikke et princip man brugte på de lastførendes sejlskibes tid, så dengang var begrænsningen på hastigheden situation 4 – også kaldet skibets "**skrog hastighed**".

Det er som nævnt skibets egen bevægelse gennem vandet, som fremkalder de bølger der ender med at sætte begrænsningen på hastigheden. Dette kaldes også for et "**Kelvin skibs-bølgesystem**":



Ethvert objekt der bevæger sig gennem vandet vil lave dette bølgemønster:



Anden på ovenstående billede har således nået sin tophastighed, idet længden på bølgen i "**Kelvin skibs-bølgesystemet**" har samme længde som anden – og anden derved har nået sin "**skrog hastighed**".

Skroghastigheden i knob kan udregnes ved følgende formel:

$$\text{Skroghastighed} = 2,43 * \sqrt{\text{skibslængde}}$$

Skibslængden indsættes i meter.

Fuldriggeren "**SOVEREIGN OF THE SEAS**", bygget i 1852, er berømt for at være det første skib der sejlede over 400 sømil på 24 timer. I 1854 nåede den en tophastighed på 22 knob, hvilket var uhørt for sejlskibe dengang.

Kan du regne den ud?

Hvor lang skal "SOVEREIGN OF THE SEAS**" skroglængde være for at nå op på 22 knob?**

"**Sovereign of the Seas**" var i virkeligheden 76,8 meter lang.

Hvad er skroghastigheden i virkeligheden – og stemmer det overens med det skibet selv har opgivet?

Der har været mange hurtige sejlskibe. Tit er det eneste bevis på fartrekorderne dog skibets egen logbog, og det kan ikke udelukkes at enkelte kaptajner har pyntet lidt på resultaterne.

Den hurtigste sejlskibstype man havde var de såkaldte "Te Clippere".

Det gjaldt i gamle dage om at komme først med den nyhøstede the til England.

Det var ligesom med Samsø-kartoflerne idag – hvis man kommer først tjener man en formue, hvis man er nummer to er det bare ærgeligt.

De to hurtigste clippere af denne type var "**CUTTY SARK**" og "**THERMOPYLAE**".

Der var delte meninger om hvem der var hurtigst – men det var så heldigt at de på et tidspunkt begge afgik samme havn samtidig, for at komme tilbage til London.

Kapsejladsen over alle kapsejladser tog sin begyndelse. De skiftedes til at overhale hinanden, og efter en måneds sejladse var de stadig indenfor synsvidde af hinanden.

"**THERMOPYLAE**" ankom først til kajen. Der går dog en skrøne om at kaptajnen på "**Cutty Sark**" kappede sin ene hånd af og kastede den ind på kajen - for at kunne hævde at han klappede kajen først - inden at landgangen var blevet sat på "**THERMOPYLAE**".

Hvad der taler imod denne skrøne er at "**CUTTY SARK**" på et tidspunkt førte, men tabte roret - og derfor først ankom 6 dage efter "**THERMOPYLAE**". Den omtalte kaptajn har med andre ord været rigtig god til at kaste – eller også er det bare en god historie.

VINDEN:

Nu har vi set lidt på begrænsningerne for farten med bølgerne.

For at komme op i fart med et sejlskib skal man dog udover sejl også bruge noget vind.

Vindhastigheden stiger med højden – so jo højere masterne er jo mere kraft kan du hive ud af vinden.

Lad os prøve at se på hvor stor forskellen egentlig er ved bunden og toppen af en 48 meter høj mast.

Formlen for udregning af vindhastighed i højden er:

$$V(h) = V(h_0) * (h/h_0)^P$$

h er højden. I vores tilfælde 48 meter.

h_0 er udgangshøjden. Lad os sige 4 meter over havet (når man står på dækket af skibet ved siden af masten).

P er en konstant, som er lig med 0,11 over havet, og 0,31 over land.

Det giver mest mening for et sejlskib at være på havet – så i vores tilfælde er $P = 0,11$.

V er vindhastighed i m/s.

Hvis **vindhastigheden i bunden af masten er 10 m/s**, hvad er den så i toppen af masten?

$V(h_0)$ er således 10 m/s

$h = 48$ meter

$h_0 = 4$ meter

$P = 0,11$

$$V(h) = 10 * (48/4)^{0,11} = 13,1 \text{ m/s.}$$

Sejlene i toppen af masten får således godt 30% mere vind end sejlene i bunden.

Sejlene i toppen får således også skibet til at krænge mere, da momentet er lig med kraft gange arm.

Hvor langt skibet krænger over afhænger af skibets stabilitet, og skibets stabilitet afhænger af hvor højt skibets tyngdepunkt ligger. Jo lavere tyngdepunkt jo større stabilitet. Jo større stabilitet, jo hurtigere vil skibet rette sig selv op igen.

En meget høj stabilitet giver således meget hurtige bevægelser i søen, så skibet hurtigt retter sig op, efter at et vindpust eller en bølge har passeret. Meget hurtige bevægelser er dog hårdt for skibet og rigningen (masterne) så stabiliteten kan også blive for "god".

En lav stabilitet giver omvendt meget bløde og behagelige bevægelser, men også mulighed for skibet kan kæntre, hvis påvirkningerne bliver for kraftige.

Hvad vindens indflydelse på sejlet angår, så er der to forskellige kræfter der virker. Den ene er "skubbe kraften" den anden er "løfte kraften".

"Skubbe kraften" er den kraft vinden skubber i sejlet med. Det er den dominerende kraft når man sejler **med** vinden ind agtenfra (især med råsejl/tværsejl som beskrevet tidligere).

"Løfte kraften" skyldes at luftens bevægelse omkring sejlet skaber forskelle i tryk. Dette er et lignende princip som ved flyvinger. Sejlet fyldes af vinden så det buer ud – og luften der passerer på ydersiden af sejlet skal således bevæge sig længere end luften på indersiden. Når man sejler **mod** vinden bliver denne kraft den dominerende. Hvis man sejler for tæt mod vinden bliver sejlet ikke længere fyldt ud, og vil begynde af blafre – så mister man denne fremdrivningseffekt, og er nødt til at falde af for vinden for at få fremdrift igen.

Man kan sige at sejlskibet med denne kraft "suges" frem gennem vandet. Suget virker vinkelret på sejlets overflade.

Princippet minder meget om Bernoulli-effekten, og kan illustreres ved at holde en ske under en vandhane:



Når vandstrålen rammer den buede del af skeen, vil vandstrålen trække skeen længere ind.

"Løfte kraften" vil således trække sejlet til siden – men skibe er sværere at skubbe sidelæns end fremad, så skibet modstand mod at blive skubbet til siden er større end modstanden mod at blive skubbet frem - og ved at korrigere med roret bliver resultatet at den kraft der forsøger at skubbe til siden, ender med at drive skibet fremad. Når roret har en skrå stilling i vandet går der dog en del fremdrivningskraft tabt, så en anden måde at korrigere kursen på er med sejlføringen.

Hvis man sætter flere sejl nede agter end ude for vil vindtrykket selvfølgelig være større her end ude for – og det vil bevirke at agterenden bliver skubbet mere væk af vinden og forskibet derfor vil dreje op imod vinden.

Tilsvarende hvis du sætter flere sejl for og reducerer agter vil vinden dreje skibet den anden vej.

Det er således muligt at korrigere kursen uden brug af roret.

Hvilken af de to kræfter (skubbekraften eller løftekraften) som har størst indflydelse på fremdriften, afhænger af hvordan skibet ligger i forhold til vinden.

Dette ændrer sig dog ulogisk med skibets hastighed.

Når skibet bevæger sig fremad vil noget af vinden pludselig komme forfra, pga. skibets egen bevægelse, selvom den rigtige vind måske kommer fra siden.

Kombinationen af den rigtige vind, og vinden forårsaget af skibets egen bevægelse, kaldes den relative vind – og det er sådan vindretningen opleves lige netop på dette skib.

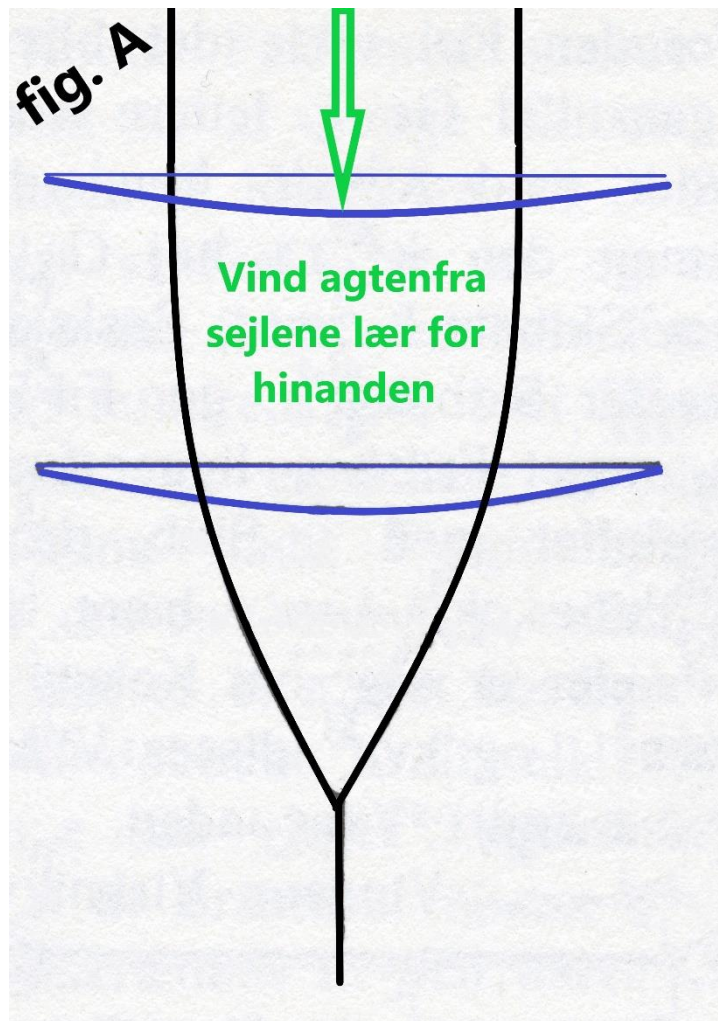
Ligesom skibet laver sine egne bølger laver det også sin egen vind – og hvis du sejler mod vinden vil den relative vind være større end den virkelige vind.

Vindens virkning på et sejl er størst når sejlet står på tværs af vindretningen.

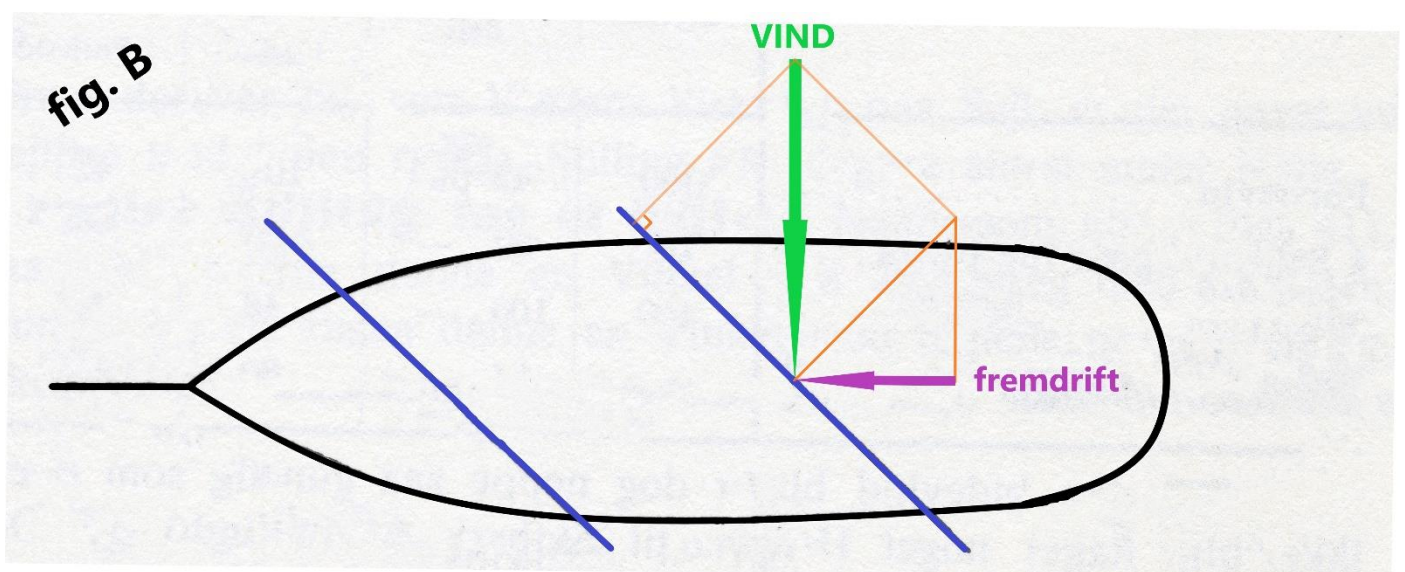
På fig. A ses en situation hvor et skib med råsejl har vinden ind agtenfra og sejlene står på tværs af vindretningen.

Imidlertid vil råsejlene på de agterste master læ for sejlene på de forreste master. Så selv om "skubbekraften" i dette tilfælde er optimal, er det kun 42% af sejlarealet du kan udnytte (da sejlene på de agterste master læ for de forreste).

100% af vinden til 42% af sejlarealet giver en nyttegrad på 42%.



Hvis skibet derimod har vinden ind direkte fra siden (fig. B) kan du udnytte 100% af sejlarealet, da sejlene ikke overlapper hinanden. Til gengæld kan man se på kræfternes parallelogram, at det kun er 50% af den modtagne vindkraft som går til at drive skibet frem:

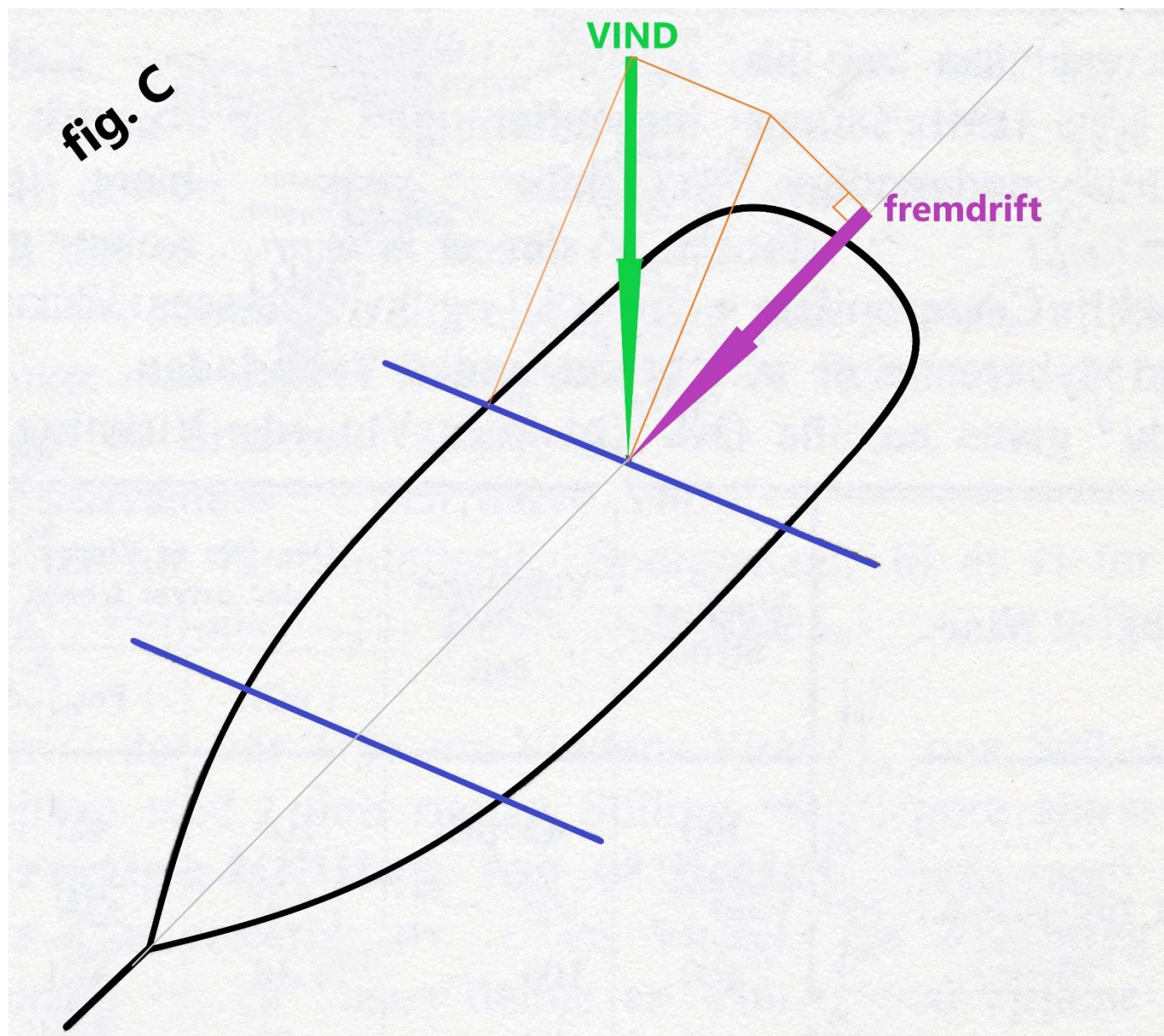


50% af vinden til 100% af sejlarealet giver en nyttegrad på 50%.

Det samme skib kan således udnytte vinden bedre, og sejle hurtigere, når vinden kommer fra siden.

Den hurtigste vindretning for sejskibet er dog en mellemting mellem disse to situationer. Nemlig når vinden kommer skråt ind bagfra (fig. C).

Ved denne vindretning udnyttes 80% af vinden til fremdrift, og 80% af sejlarealet kan udnyttes – idet der er mindre overlap mellem sejlene, end i fig. A.



80% af vinden til 80% af sejlarealet giver en nyttegrad på 64%

Med råsejl er dette den optimale vindretning.

Et sejl skal helst indstilles således at det halverer vinklen mellem diametralplanet og den relative vindretning – så efterhånden som farten stiger, og den relative vind ændres, skal sejlene drejes.

SKIBSPORTRÆTTETS OPLYSNINGER:

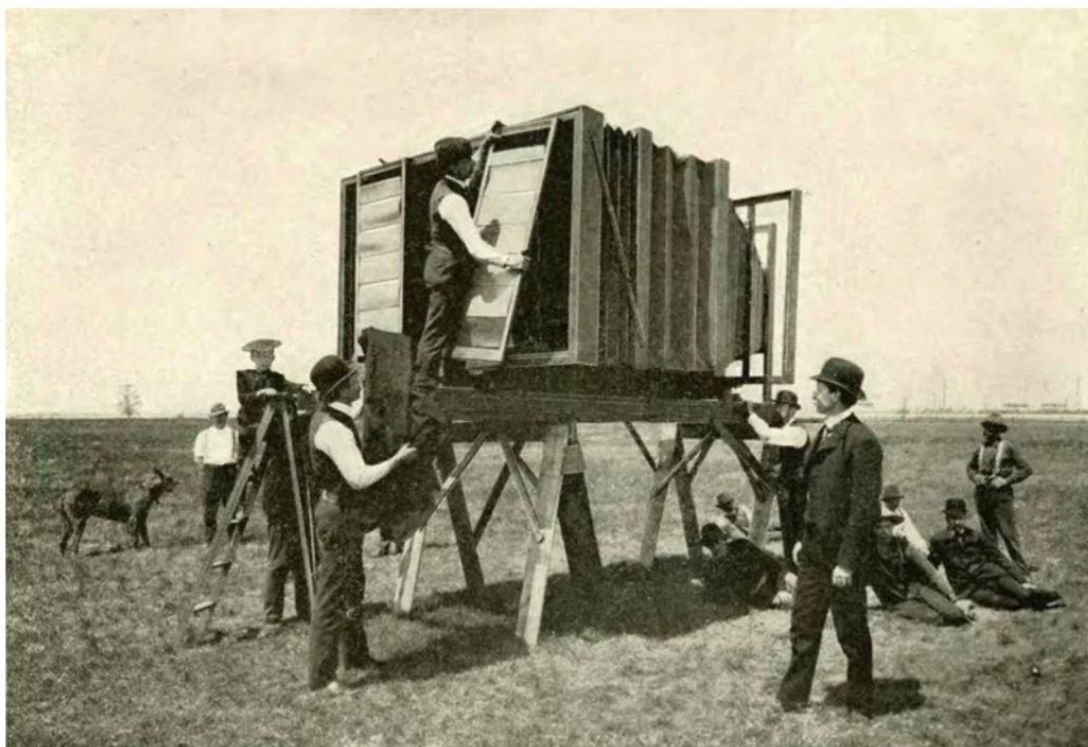
Naturlovene har således haft stor indflydelse på skibenes udseende og sejlføring.

De fleste lastførende sejlskibe minder derfor meget om hinanden. Det er således hverken æstetik eller malerens fantasi der afgør hvordan skibsportrætte ser ud, men virkeligheden og kundegrundlaget.

Kunderne til skibsportrættet var besætningen på selve skibet. Hver større havn havde en eller flere skibsportrætmalere tilknyttet, og det vigtigste for kunderne var at deres skib var gengivet nøjagtigt.

I gamle dage byggede man på klamp – der er nok nogle der har hørt udtrykket "klamphugger" – det betyder at man bygger uden at bruge tegninger og bare tilpasser tingene efterhånden som man kommer frem.

Der ligger således ikke byggetegninger af de første skibe, hvor man kan gå ind og se hvordan de så ud – ligeledes var kameraet ikke opfundet dengang - og selv da kameraet blev opfundet varede det lidt inden de blev bærbare – og det varede endnu længere før end man kunne bruge sit kamera som telefon:



VERDENS STØRSTE KAMERA

Så det bedste vidnesbyrd vi har om hvordan skibene så ud, er fra de gamle skibsportrætter.

Skibsportrætmalerne arbejdede under et stort tidspres – idet at vis portrættet ikke var færdigt inden skibet sejlede, ja så var kunden jo væk.

Hvis ikke man havde disse gamle portrætter ville megen viden være gået tabt.

Så udover at være spændende at kigge på, om end de kan minde lidt om hinanden, så er skibsportrætte også en historisk kilde.

Her nedenunder er et portræt af et skib med signalflagene sat.

Inden skibene fik radio om bord, brugte man signalflagene til at kommunikere med. I land var der flere steder det man kalder signalstationer. Ved hjælp af signalflagene noterede de ned hvilke skibe der passerede. Hvert enkelt skib havde således sin egen unikke kode, som kunne vises med signalflag.

Skibet her har sat sin skibskode med signalflag:



Signalflagene læses oppefra og ned – og via en flagtabel, som på næste side, kan man tyde koden.

Den bogstavskode man får frem er skibets "kaldesignal".

Skibets navn kan man så finde ved at slå kaldesignalet op.

Yderligere detaljer om skibet kan man så finde ved at slå op i flagbogen under skibets navn.

De relevante sider fra flagbogen er medtaget i det følgende. Så kan man selv prøve at se hvor mange oplysninger man kan få frem om skibet bare ved at kigge på et skibsportræt.

Først skal signalflagene afkodes. Hvert flag står for et bogstav – derved får man skibets kaldesignal:

Kan du regne den ud?

Hvad er kaldesignalet for skibet på foregående side?



Når man så har dette kan man slå kaldesignalet op i flagbogen og få skibsnavnet:

N T G F til N V F L				Sailing Ships. Steamers.
Signal- Bogstaver	Skibets Navn	Signal- Bogstaver	Skibets Navn	
N T M H	Hveen (S)	N T V P	Stærkodder (S)	
— J	Haabet	— R	Caroline	
— K	Montana	— S	Anes Minde	
— Q	Dan (S)	— W	Signe	
— R	Ida	N T W B	Christiansborg (S)	
— S	Activ	— C	Dreiö (S)	
— W	Peter	— F	Morsö (S)	
N T P B	Molly	— G	St. Jörgen	
— C	Marie	— H	Dyrefjord	
— D	Maria	— J	Isafjord	
— K	Vilhelmine	— K	Maren	
— L	Dorthea	— L	Etna (S)	
— M	Anna Marie	— M	Korsör (H)	
— Q	Wodan	— P	Nyborg (H)	
— R	Patmos	— Q	Ivan	
— W	Maria Wilhelmina	— R	Flora	
N T Q B	Margrethe	— S	Frederiksborg (S)	
— D	Donau	— V	Patrickfjord	
— F	Perm (S)	N V B C	Niels Juel	
— G	Garfieldt	— D	Svend Gjønge	
— H	Venus	— G	Johanne	
— J	Natal	— H	Andreas	
— M	Oline	— K	Laura	
— P	Skjold (S)	— P	Rota	
— R	Valdemar Seir	— Q	Klara Marie	
— V	Johanne	— R	Njal	
— W	Alma	— S	De 6 Södskende	
N T R C	Koldinghuus (H)	— T	Kjerstine	
— D	Ægir (H)	N V C B	Cecilie	
— F	Hals (S)	— D	Sara Marie	
— G	Christoffer	— F	Ellen	
— H	Havfruen	— G	Nordenskjold	
— K	Dorane	— H	Ora & Labora	
— L	Foreningen (S)	— J	Haabet	
— Q	Haabet	— K	Elise Marie	
— S	Vesuv (S)	— L	Marie	
— V	Kasan (S)	— M	Euen	
— W	No. 1	— P	Söblomsten	
N T S C	Marcelo	— Q	Pröven (S)	
— F	Dannebrog	— R	Den lille Tumler	
— H	Hjalmar (H)	— S	Axel	
— J	Alexius	— W	Ane Christine	
— L	Helsingör (S)	N V D B	Danmark	
— M	Vendsyssel (S)	— C	Metha	
— P	Ingeborg (H)	— H	Adolph	
— R	Dagny	— K	Andreas	
— V	Fremad	— Q	Hekla (S)	
N T V B	Oscar	— R	Elisabeth (S)	
— C	Fortuna	— T	Ib	
— D	Hermød	— W	Sophie	
— F	Norden	N V F B	Mjölner (S)	
— G	Perwie (S)	— D	Wilhelm	
— H	Havfruen	— G	Marie	
— J	Urda	— H	Jörgen J. Lotz	
— K	Agathon	— J	Enighed	
— L	Sine	— K	J. N. Madvig (S)	
— M	Jylland	— L	Amalienborg (S)	

Med skibsnavnet kan man så gå ind i en anden tabel, og finde oplysninger om skibet.
Men hov – der er flere skibe der hedder "MARIE":

65

M

Kjendings-Signal	Skibets Navn og Fører	Slags eller Takling	Bygnings-			Dybde midt-skibs	Tons Netto-Tonnage	Den registrerede Ejers eller bestyrende Reders Navn og Skibets Registrerings-Havn
			Sted	Aar	Mate-riale			
N H J R	Maren,	Sl	Ob. Kastrup	82	E	4	14½	Martin Petersen & Son, Kastrup.
N C F M	Maren Christine *	J	Ob. Vindeby	78	E	5½	20½	H. J. Chosmus, Ærøskjøbing.
N M G V	Maren Johanne, Henriksen, L.	J	Faaborg	53	E	5½	16½	H. Jensen, Thisted.
N Q D F	Maren Kirstine, Jensen, H. E.	Sk	Svendborg	76	E	10	102½	J. R. Andersen, Svendborg.
N J P S	" " *	J	Ob. Marstal	63	E	6½	26½	A. C. Henriksen, Marstal.
—	" " *	J Kv	Ob. Thuro	57	E	—	16½	H. Nielsen, Svendborg.
N D G F	Maren Line *	J Kv	Thuro	34	E	—	11½	P. Nielsen, Skive.
H B V L	Maren Sophie *	J	Aastrup	58	E	7½	30	H. Larsen, Faaborg.
N T G Q	Marens Minde *	J	Odense	57	E	5½	14	H. Madsen, Bogenø.
N M V L	Margaretha *	J	Kiel	55	E	6½	34½	R. Z. Jensen, Kjøbenhavn.
N H P J	Margaretha Maria *	J	Cappeln	—	E	5	11½	P. Jørgensen, Rudkjøbing.
N D B F	Margaretha *	J	Ærøskjøbing	61	E	6	21½	J. C. Hansen, Odense.
N Q C H	Margretha *	J	Nakskov	46	E	7	27½	N. P. Hansen, Korsør.
N G S R	Margrethe, Aakjær, N. P.	3m Sk	Nexo	71	E y	11½	186	P. Berg, Nexø.
N M B K	" Nielsen, N. H.	Skbg	Varnaäs	71	E F y	10½	159	(Akt. S.) S. J. Farup, N. p. Fano.
N T G P	"	Sk	Bandholm	81	E	9	84½	Marineministeriet, Kjøbenhavn.
L B G K	" Kristiansson, G.	2m Kt	Kjøbenhavn	84	E F	11	74½	G. Zoega, Reykjavik.
N F K R	" Muxoll, H. A. F.	J	Nakskov	60	E	9½	71½	P. C. Knudtzon & Søn, Kbhvn.
N T Q B	" *	Sk	Flensburg	83	E	7	39	N. J. Jordt (Kbh.), Faaborg.
N L W D	" *	Gl	Faaborg	54 82	E	6	27	P. Christensen, Faaborg.
N Q B K	" *	J	Faaborg	51	E	6½	19½	H. L. Hansen, Rudkjøbing.
N K C F	" *	Sl	Ob. Aalborg	73	E F	6	18	H. J. Jensen, Randers.
N L G C	" *	Ev	Elmshorn	53	E	3	11½	J. C. H. Gundersen, N. p. Fano.
N D T K	Margrethe Cecilie *	J	Rønne	43	E	7	38	J. P. Hansen, Stege.
N K B J	Margrethe Helene *	Gl	—	—	E	5	33½	H. H. Piil, Vordingborg.
N K Q P	Margrethe Kristine, Petersen, P. A.	J	Kiel	69	E	6½	27½	Chr. Larsen, Nykjøbing p. S.
N P F J	Margrethe Magdalene *	J	Logstør	55	E	5	29	J. C. Jensen (Aggers.), Aalborg.
	Maria, se Marie.							
N F M K	Maria, Andersen, J.	Skbg	Altona	63	E	11	167½	J. A. Larsen, Kjerteminde.
N T P D	" Holm, M. J.	Skbg	Ostende	39	E	12	135½	L. Andersen, Odense.
N W S H	" Jacobsen, R.	Lgt	Veendam	60	E	10	125½	R. Grønvolds Efterf., Præstø.
N F H B	" Petersen, L.	Sk	Holbæk	56	E	9½	107	Poul Smith, Holbæk.
N B J L	" Bach, P. C. jun.	J	Kolding	58	E	7½	40½	P. C. Bach sen., Aalborg.
N B G R	" Schønning, N. V.	Ev	Høhen	55	E	5	26	Cementfabriken Dania, Hobro.
N L G H	" *	J	Assens	10	E	6½	23½	A. C. Sørensen, Randers.
N Q K V	" *	2m Kv	Assens	76	E	—	19½	C. Christiansen, Middelfart.
N S D H	" *	Sk	Odense	79	E	5	17	J. C. Sørensen, Odense.
N W J V	" *	Evgl	Burg	69	E	3½	14	J. Andersen, S. p. Fano.
N F C Q	Maria Catharine *	J	Middelfart	50	E	6	26½	P. E. Schmidt, Stege.
N D R H	Maria Dorothea, Christopher- sen, M.	J	Kiel	49	E	7	30	Ahrentzen & Co., Kjøbenhavn.
N F J Q	Maria Elisabeth *	J	Ob. Kolding	60	E	6	17½	N. Larsen (Fejø), Kjøbenhavn.
N P T S	Maria Kristine *	J	Haderslev	75	E	7	39½	R. R. Holm, Kolding.
N S L H	Maria Magdalena, Rasmussen, H.	J	Kiel	45	E	6½	23	N. Nielsen, Kjøbenhavn.
N T P W	Maria Vilhelmine *	J Kv	Sønderborg	—	E	6	18½	P. B. Andersen, Thisted.
N W J D	Mariane *	2m Kv	Svendborg	87	E	—	24½	M. P. Johansen, Svendborg.
—	Mariane Christine *	Sl	Thisted	74	E F Kl	4½	11	C. Christensen, Thisted.
	Marie, se Maria.							
N V W J	Marie, Lausen, J. C.	3m Sk	Svendborg	86	E y	11½	199	J. R. Andersen, Svendborg.
N R M V	" Nielsen, C. C.	Bg	Nordby p. F.	78	E y	11½	198½	(Akt. S.) J. N. Jessen, N. p. Fano.
N S D J	" Goldermann, W.	Bg	Rudkjøbing	65	E y	10½	165½	E. E. Nielsen, Rudkjøbing.
N V C L	" Albertsen, P.	Sk	Heiligenhafen	77	E	11½	156	J. Albertsen, Ærøskjøbing.
—	" (se Tilleg).	Skbg	Aabenraa	57	E B	11½	139½	C. Larsen (Thuro), Svendborg.
N M Q G	" Jørgensen, R.	Skbg	Faaborg	75	E y	11	136½	(Akt. S.) R. Petersen, Horsens.
N L W M	" Weber, S. L.	Sk	Marstal	74	E	10	124½	Ellen M. Weber, Marstal.

I gamle dage kunne flere skibe hedde det samme. For at finde det rigtige skib skal både kaldesignal og skibsnavn derfor passe sammen.

Så ja, det er bøvlet – men ud fra et tilfældigt skibsportræt kan man, via maritime opslagsbøger, hive en masse ekstra oplysninger ud om det skib man kigger på.

Et skibsportræt gemmer således på mere information end som så.

Udover at pynte er hvert skibsportræt derfor et lille historisk dokument om en verden der var engang.

Det er en balancegang for museer både at udstille ting, så folk kan se dem, og samtidig bevare dem så de er intakte for eftertiden. Her hjælper microfading teknologien (som er beskrevet i første del af undervisningsmaterialet) med at holde denne balance - så også fremtidige generationer har mulighed for at nyde skibsportræterne.

(eller andre malerier - hvis det utænkelige skulle ske at folk vil kigge på andet end skibsportrætter 😊).