

SØMÆND OG BØGER

*Sømandens forhold til bøgernes verden før de organiserede
skibsbibliotekers fremkomst*

Af

KAJ LUND

Kaptajn Kaj Lund vil være velkendt for læserne som forfatter og medudgiver af talrige artikler og bøger om søfart. I sin tid redigerede han det populære tidsskrift „Søens Verden“. Som kontorchef i Handelsflådens Velfærdsråd og redaktør af dette blad „Horisont“ er han i daglig kontakt med sømandens kulturelle og underholdningsmæssige problemer. I nedenstående artikel har han undersøgt et kapitel af sømandens dannelseshistorie: hvilket behov havde søens folk i ældre tid for at læse, og hvilke muligheder gav man dem for at tilfredsstille dette behov?

Bogen og Begsnuden.

FOR en halv snes år siden udtalte en københavnsk skoleinspektør den formodning, at de fleste menige søfolk nærmest måtte betragtes som analfabeter. Da han fik forelagt kendsgerningerne om danske søfarendes læsevaner i dag, blev han meget forbavset – måske lige så forbavset som Poul Martin Møller, der under sin rejse til Kina 1819 gjorde en forbløffende opdagelse, om hvilken han skrev¹: „Blandt Matroserne findes adskillige halvstuderede Røvere. Jeg saae forleden Dag en Erke-Beegsnude ligge agter i Læ og læse en af Lafontaines Romaner“.

Skibspræsten havde vel lov til at undre sig. Selv om hans „Erke-Beegsnude“ – som mange af kinafarerne – kunne være udgået fra Holmens faste stok og have fået sin ABC banket grundigt ind af Nyboders skolemester, var en matros i selskab med Lafontaine et særsyn.

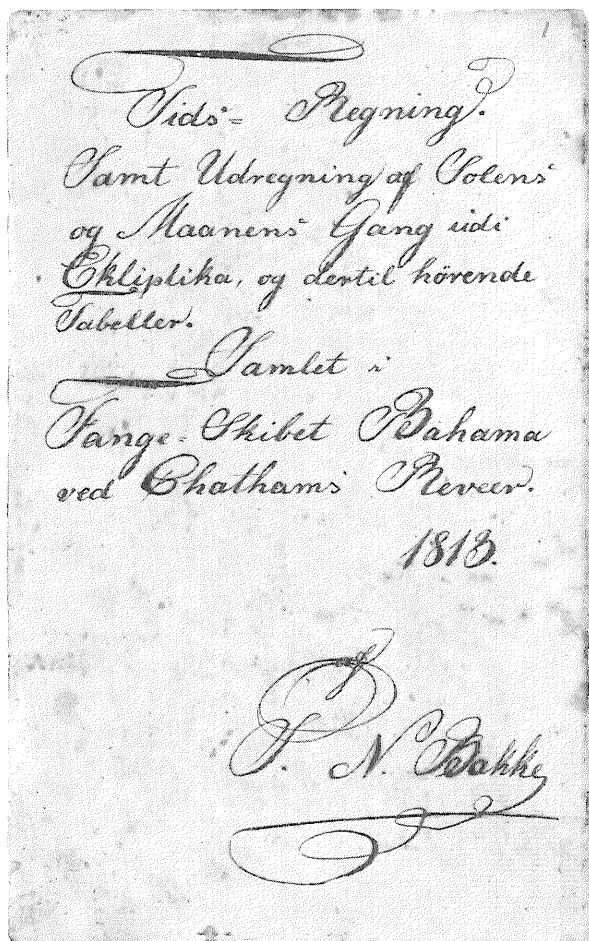
At matroser havde kendskab til læsning i almindelighed synes imidlertid ikke at have slået nogen med benovelse på den tid. Endda kan man gå endnu længere tilbage i tiden og fremdrage eksempler på generelt læsekendskab. Da fregatten „Kongen af Danmark“ i 1748 udrustedes til kinatogt, leverede kompagniet „efter sædvane“ bønnebøger, der solgtes til mandskabet for to mark og otte skilling stykket.² Hvorledes skulle kompagniet kunne få realiseret denne investering, dersom man ikke regnede med, at søfolkene kunne læse bønnebøger?

Omtrent samtidig (1759) anbefalede et medlem af den britiske Marine Society³, at sømænd i flåden i deres udstyr medførte Det nye Testamente, Seamen's Monitor og Christian Knowledge – utvivlsomt vidende om, at mange kunne læse dem, ihvertfald den del af mandskabet, man selv havde flasket op.

Da vi nu er på vej baglæns i tiden, kan vi tage et enkelt langt spring på yderligere 100 år og finde bevis for begsnudens interesse for læsekunsten. Islændingen Jon Olafsson skrev fra sit togt 1622 med ostindiefareren „Christiansborg“: „Jeg havde lovet tre Mand om Bord at lære dem at læse, hvilket jeg med Guds Hjælp fik udført til Fuldkommenhed, mod at hver af dem gav mig Tre Maaneders Sold til Gengæld, hvoraf jeg dog aldrig fik noget . . . alle disse Mænd døde i Indien.“⁴

Lad os nu blot indrømme, at der i begyndelsen af 1800-tallet endnu var en hel del søfolk, som ikke kunne læse og skrive. Det var skik, at drenge kom til søs i en meget tidlig alder, og i de samfundsklasser i land, hvorfra størsteparten af de søfarende rekrutteredes, ansås skoleuddannelse ofte som unødvendigt tidsspilde. Blandt de danske søfolk, som under krigen mod England 1807–14 holdtes internerede i „Prisonen“, fortrinsvis skibsprisonere, og hvis antal i perioder oversteg 3000, var mange skibsdrenge på 11–12 år. De fik fra 1810 undervisning i kristendomskundskab og „andet nyttigt“, og 36 af dem blev konfirmeret i Plymouth i maj 1811.⁵ På samme måde blev skibsdrengene ombord på kina- og ostindiefarerne konfirmerede af skibspræsterne.

Af dagbøger og beretninger fra prisonskibene får man dokumentation for, at et ikke helt ringe antal af de voksne fanger kunne læse



Den senere færgemand i Helsingør P. N. Bache sad 1812–13 som 16–17-årig skibsdreng i prison'en på det engelske fangeskib „Bahama“ og nød godt af den undervisning i navigation, som de ældre danske sømænd gav de unge. Hans optegnelsesbog fra 1813, hvis titelblad reproduceres her, ejes af Handels- og Søfartsmuseet.

The older Danish sailors in English prison during the Napoleonic wars taught the young ship's boys navigation. Title-page of handwritten navigation book from the prison-ship "Bahama", 1813.

og skrive. Her var netop tale om et betydeligt flertal af søfolk fra handelsflåden. Fangerne skrev mange breve, og det danske konsulat havde i en periode med brevforbud en ugentlig post i regnskabet: „porto for matroser“.⁶

Ved flere lejligheder fortælles om ankomsten af „historiebøger til almindelig brug og tidsfordriv for dem, som har lyst til at læse dem“,⁷ og af understøttelsesfondens regnskab fremgår, at en række københavnske boghandlere, bl. a. Gyldendal, sendte „en meget passende samling bøger“⁸ til fangerne.

Admiral H. Dahlerup fortæller⁹: „Om morgenen efter endt udluftning så man på underste batteri småborde opstillet ved kanonportene for lysets skyld, ved hvilke unge og ældre mennesker sad beskæftigede med deres bøger og papirer . . . Der var blandt kaperkaptajner og styrmænd mange dannede mænd. De beskæftigede sig med læsning og studering, hvortil de erholdt midlerne ved den danske præsts bistand. Flere af dem gav de unge mennesker undervisning i styrmandskunsten, i længdeberegning, skrivning og andre kunster. Skoler var oprettede, hvor undervisning gaves regelmæssigt til bestemte tider, eksamina afholdtes for en udvalgt eller indbudt kommission, som gav karakterer og udfærdigede eksamensattest“.

Understøttelsesfondens regnskaber kan fortælle¹⁰ lidt om deltagelsen i denne undervisning. Der nævnes bl. a. fire navigationslærere, hvoraf den højst betalte, Svend Torstensen, underviste 200 alene på interneringsskibet „Bahama“. Et af de største problemer var at få lærebøger i tilstrækkeligt antal. Endnu eksisterer adskillige eksemplarer af navigationslærebøger afskrevet i hånden af danske sømænd i prisonen.¹¹

1814 bragte freden og frigivelsen af de sidste 1750 danske sømænd. 1814 bragte også loven om almindelig skolepligt i Danmark. Der gik nogen tid, før loven virkede efter sin hensigt: at gøre læse- og skrivekyndighed til hvermands eje. Da dette primære mål var nået, skulle der gå endnu næsten et århundrede, før de søfarende blev i stand til fuldt ud at udnytte disse kundskabers muligheder.

Ved nøje eftertanke finder man ikke meget, der kan støtte teorien

om, at kendskabet til læsning skulle være ringere hos de danske drenge, som gik til søs i slutningen af 1800-tallet, end hos kammeraterne, der blev landmænd, fabriksarbejdere og håndværkere. Udtrykket „stak til søs“ må understreges. Når først drengen befandt sig om bord, var det stort set slut med boglig videreuddannelse, så længe han sejlede foran masten.

Der savnedes tid til at læse. Der savnedes ro og privatliv til at læse. Der savnedes lys til at læse. Der savnedes bøger at læse!

En skibsfører, der kom til søs i 70'erne, udtalte senere¹²: „I den Skole, hvor jeg gik som Dreng, skulde vi kun møde hveranden Dag, og saa maatte vi endda hjælpe Skolelæreren med at luge Ukrudt og huppe Kartofler m. m. i Skoletiden, saa Undervisning blev der ikke meget af . . . Men jeg har dog ført Skib i mange Aar, og nu har mit Rederi gjort mig til Skibsinspektør.“¹²

Denne skibsinspektør var stolt over, hvad han havde nået, for han havde haft noget at slås med. Fanø-kaptajnen N. Thøgersen Brinch, der kom til søs ca. 1870, skrev¹³: „Det var en Regel med kun faa Undertagelser, at enhver Dreng skulde til Sø, og om Bord i et lille Skib var der nok af Arbejde, aldrig var der Tid til at fordybe sig i en Bog“.

Som en passende generalnævner for perioden en snes år senere kan vælges kaptajn Chr. Aaberg, der gik til søs 1894. I sine erindringer¹⁴ skrev han om de sidste års skolegang: „Det, som knob mest for mig, var at holde øjnene åbne i skolen. Læreren var dog forstående og lod mig sove i de timer, som ikke havde så stor betydning. Han vidste, at jeg tog bøgerne med på fiskeriet og læste mine lektier under sejladens ud og hjem.“ Aabergs syv års sejlads foran masten frembød i den første tid i skonnerterne overhovedet ikke læsemuligheder og senere i langfartsskibene kun sparsomt. Om opholdet på navigationsskolen skrev han¹⁵: „Det kostede slid og en masse hjemmearbejde, for jeg havde en del at indhente . . . Eksamensresultatet blev fint og bragte mig legater, der tillod mig at tage den udvidede styrmandseksamen“.

Naturligvis var der endnu i slutningen af forrige århundrede søfolk, som helt havde glemt at læse, og nogle flere, som ikke kunne skrive.

Det isolerede liv og de begrænsede muligheder havde deres virkning. Hertil kom, at tilværelsen på søen normalt ikke stillede samme krav til læsekyndighed som livet på landjorden med dets mere komplicerede samfundsmaskineri. I dag er det sjældent at finde en analfabet i et dansk skib. Dog kan det naturligvis stadig ske, at enkelte evnesvage drenge ved en fejltagelse udmønstrer i et skib, men procenten er ikke større end ved erhverv i land.

En del ret almindelige misforståelser angående de søfarendes sociale standard skyldes sikkert oversatte romaner om livet i britiske og amerikanske handelsskibe i forrige århundrede. Trods visse lighedspunkter var forholdene dog anderledes end hos os. En engelsk sømand, som begyndte at sejle i halvfemserne, fortalte til H. K. Cook bl. a.¹⁶: „ . . . fem ældre sømænd var „very illiterate“, og jeg opdagede senere, at dette var tilfældet med de fleste søfolk over 40 år på den tid.“ W. R. Smailes fra den engelske National Union of Seamen fortalte¹⁷ om sin ungdomstid til søs: „Et betydeligt antal af folkene kunne overhovedet ikke læse. De havde det faktisk bedre end dem, der både kunne og ville – i betragtning af mangelen på læsestof.“

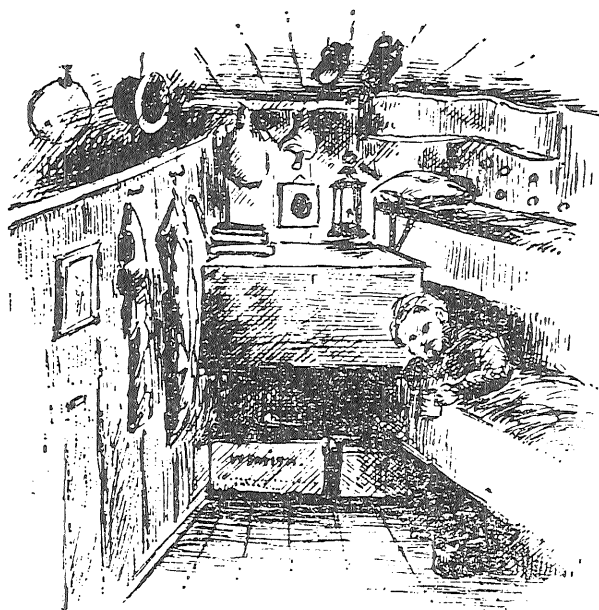
I dag har britiske søfolk let adgang til bøger, og alle kan læse. Det gælder stort set søfarende af alle nationaliteter, når man ser bort fra isolerede tilfælde. Af et betydeligt antal spanske, portugisiske og franske søfolk, jeg selv har haft forbindelse med, var kun én analfabet. Det var en messedreng, hvis skolegang var gået i fisk under den spanske borgerkrig, og han bad mig om at lære sig at læse.

Ser vi på danske forhold for blot 50–70 år siden, er der udsagn nok om, at der læstes lidt, men ingen taler om analfabetisme. Kontorchef J. Malling udspurgte i 1963 en række søfarende i alderen 77–90 år og fik svar som disse:

„Der var nogle, som havde lidt blade og bøger, men der fandtes ikke alt det, der trykkes idag. Vi havde ikke tid til at læse.“¹⁸

„Der var som regel nogle blade om bord, når vi sejlede, men det interesserede os ikke.“¹⁹

„Der var altid en og anden, der læste i Biblen, men ellers var der ikke nogen, der havde læsestof. Det hører en anden tid til.“²⁰



Bøger ombord var sjældne, og billeder af dem er endnu sjældnere. Her har en passager på det engelske paketskib, fuldskib „Young Australia“ på rejse til Australien i 1864 i sin dagbog tegnet sig selv i sit kammer, med en beskeden stak bøger på bordet. Han var litterært interesseret og redigerede en håndskreven avis ombord under rejsen. – Reprod. efter Sea Breezes, maj 1956.

A passenger's cabin on board the English packet-ship "Young Australia" in 1864.

„Der var ingen, der tænkte på at læse. Vi havde meget andet at få tiden til at gå med, så vi følte ikke noget savn.“²¹

„Næh, vi læste ikke, det havde ingen interesse.“²²

Manglende tid og manglende læsestof er udtryk, der går igen, og man kunne, som tidligere nævnt, tilføje manglende plads og lys. Derved forstår man også endnu bedre bemærkningerne om manglende interesse. Der var jo ikke meget, som kunne vække interessen.

Alligevel holdt danske søfolk som helhed deres læsekyndighed vedlige. Det er dette, vi gerne skulle have fastslået nu. – Medvirkende hertil var ambitionerne.

Sammenligner vi igen danske og engelske forhold, kan vi godt gå ud fra, at afstanden mellem officerer og menige – efter ostindiefarer-nes tid – var mindre i skandinaviske skibe end i britiske, hvor styr-mændene normalt ikke, som hos os, rekrutteredes fra matrosernes rækker. De fleste danske drenge, som udmønstrede i langfart, gjorde det med forsættet om at blive skibsofficer, og en analfabet kunne ikke blive styrmand.

Allerede for 400 år siden hed det: „Det gjordis storligen fornøden behoff / At den som haffde udi sinde at vilde vorde en Skibs Styr-mand / at hand kunde baade læse oc scriffue.“²³

Omend en sjælden vare og ret sparsomt benyttet eksisterede der allerede i 1500-tallet maritim faglitteratur, og i hælene på denne fulgte opbyggelig læsning specielt beregnet for de søfarende, jfr. Knud Th. Toftes afhandling om danske sømandssalmer og „suk“²⁴ i 1600-tallet. Et af de ældste kendte skrifter i denne kategori er Tilemannus Henningius: „En liden Skibsbog“ (Rostock 1580).

At den slags bøger ikke blot blev trykt, men også læst, kan ikke betvivles. De blomstrede frodigt i 16- og 1700-tallet, og nogle genoptryktes flere gange. En publikation som „Besværede Søe-Mænds søde Siæle-Roe eller aandelige Lyst Hauge“ af Johan Heitman, der havde sejlet som skibspræst, udkom første gang i 1730. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg ejer et eksemplar af fjerde udgave fra 1781, og så sent som i 1867 kom den i trettende oplag.

Begrebet underholdningslæsning træffes til søs kun i det sidste halv-andet sekel. Grænsen mellem denne og hhv. faglig og opbyggelig litte-ratur var naturligvis langt mere flydende end nu. Skal man være helt konsekvent, er det vel i første række formålet med læsningen, der placerer det læste i en af de tre båse. Slaveskipperen John Newton studerede i 1752 latin, fransk og matematik,²⁵ „... recreating my mind and unbending it ...“. Udtrykket må kunne tages til indtægt for begrebet underholdning eller afkobling, en dessert oven på én à to timers opbyggeligt bibelstudium. Der findes langt ældre beretninger om søfolk, der havde bøger med ud at sejle, men de er sjældent speci-cificerede. Vi må da holde os til, at behovet for læsning som underhold-

ning dukker op om bord i begyndelsen af 1800-tallet – især i orlogsskibe og i andre skibe med så stort antal besætningsmedlemmer, at det i perioder kunne knibe at holde dem i ånde med hårdt arbejde.

Endnu dengang sejlede en hel del godt bemandede handelsskibe i langfart på Ostindien og Kina, også enkelte skandinaviske. Om bord i den svenske kinafarer „Gustaf III“ på rejse til Canton 1804 fandtes flere eksemplarer af Wallenbergs „Min Son på Galejan“, og der blev læst op af den for besætningen under nattevagterne på dækket „... hwarwid emellanåt högljudda skrattsalvor utbröto.“²⁶

Ligesom i den danske kinafarer „Christianshavn“ 1819 foregik de meniges læsning på dæk. Ild var bandlyst på banjerne.

Et amerikansk orlogsskib skulle i 1820'erne på togt, og nogle dage før gik en præst omkring og bad om bidrag til „bøger til mandskabet.“²⁷ At officererne så modsatte sig det, fordi der ikke skulle tigges noget til deres skib, er en anden historie.

Fra hvalfangsten kan fremdrages et konkret dansk eksempel, nemlig galeasen „Det Gode Haab“ af Rønne, der i 1843 var på robbefangst i Ishavet. Man gik under sejladsen treskiftet vagt og havde masser af fritid. Da besætningen ikke kunne sove 16 timer i døgnet, sad de oppe og fordrev tiden, dels med at stoppe strømper og passiare, dels med læsning. Fortælleren²⁸ havde nogle bøger med, men fik i øvrigt bøger at låne hos kaptajnen, der havde en del.

Talrige er manifestationerne af boghungeren i de amerikanske hvalskibe, som i midten af 1800-tallet i hundredvis sindigt arbejdede sig jorden rundt i løbet af to-tre år. Når der var hval i sigte eller langs siden, arbejdede alle i døgndrift, men fra perioder med sløj jagt vrimler skibsdagbøgerne med fortvivlede udbrud af kedsomhed. En styrmand skrev i logbogen: „Så intet uden havet og skibet og kammeraterne ... ingen hvaler ... ingen hvaler ... ingen snakken ... ingen brug for at tænke“. En anden skrev: „Alle udkigsmændene sover i mærsene ... Vi læser de gamle breve igen for om muligt at finde noget nyt i dem ... intet at bestille udover at kigge på hinanden.“²⁹

At der under den amerikanske hvalfanger „Kaskelotten“s togt (skibsnavnet fiktivt) i 1870'erne ikke var megen tid til læsning det

første år, skyldtes en sadistisk skipper. Alligevel beklagede den engelske matros Bullen, at han kun havde en Bibel, et eksemplar af Shakespeares og et par godtkøbsudgaver af Dickens' romaner. Andre bøger fandtes ikke om bord.³⁰

Når lejlighed bød sig, prajede man andre skibe, bl. a. for at få eller bytte læsestof. Det amerikanske skib „Birmingham“ af Bath traf i 1849 – antagelig i Stillehavet – en hvalfanger, hvis skipper kom om bord og fik en portion bøger, aviser og traktater.³¹

I de fragtførende skibe blev der mindre og mindre tid til læsning, og det gjaldt både kystfarten og langfarten. Besætningernes størrelse blev i løbet af 1800-tallet nedskåret gang på gang. Til at sejle en 1000-tonner krævedes ved århundredets begyndelse over 100 mand, i 1840'erne 50 mand og i 1880'erne 25 mands besætning. Passerer vi næste århundredskifte, havde sejlskibe af denne størrelse kun råd til at have 17–20 mands besætning, medens en skonnert i atlantehavs-fart klarede sig med seks.

Arbejdstiden blev på ingen måde afkortet trods rationalisering af arbejdsprocesser og gradvis modernisering af skibsmateriellet. Når skibet lå ved land, var det naturligvis et slaraffenliv med fritid (for de voksne) fra seks aften til seks morgen, men i søen var det almindeligt med et par timers arbejdsvagt i dagtimerne udover den toskiftede vagt, så man under gunstige omstændigheder havde 14 timers effektiv arbejdstid, men de fleste døgn ikke under 15 timer.

For øvrigt var det ikke altid velset, at folkene ødslede den knapt tilmålte hviletid med noget så unyttigt som læsning. Det gjaldt vel især i småskibene på Nord- og Østersøen og i fart på Island og Newfoundland: „Ligger de unge Knægte og læser Romaner i Køjen, falder de bare i Søvn på Vagten.“³²

Ville en sømand ofre kostbare timers hårdt tiltrængt søvn på læsning, var det ofte et problem at få tilstrækkeligt lys til formålet inden døre. Skipperen havde det dejlige skylight og kunne nyde avisen i ophøjet ro på den røde plydssofa i salonen.

Fra midten af forrige århundrede begyndte man at indrette nogle af de større langfartssejlskibe med luftige, lyse – omend overbefolkede

– dækshuse til mandskabsbeboelse. De mindre sejlere nåede aldrig at komme med, og der eksisterer stadig en del skonnerter (nu motorsejlere) med snævre, mørke lukafer under dæk.

Køøjet tilhører som bekendt jern- og stålskibenes tidsalder, bl. a. af skibsbygningstekniske grunde. Selv i et jerndampskib af ældre årgang var der dog ikke noget at råbe hurra for. – „Da jeg gik til søs“, skriver den førnævnte W. R. Smailes,³³ „var lukafet forude et mørkt hul. Køøjerne var små, kun halvt så store som nu, og saltvandets påvirkning havde gennem årene slebet dem matte udvendig, så de kun slap et sparsomt lys ind til os. Vi havde petroleumslamper, og jeg har kendt skibe, hvor en „vågekone“ (slush lamp) var alt, hvad de kunne få.“

Kunstig belysning var endnu en sjælden vare. Man må i den forbindelse erindre, at petroleumlampen kun er 100 år gammel. I sejl-skibene, og ikke mindst i de sydfynske skonnerter skulle der spares på alt andet end knofedt, og petroleum var den helt store luksus. Det gjaldt i 1889, fortæller kaptajn E. Juel-Hansen³⁴: „Da Kaptajnen havde opdaget, at vi læste Aviser og engelske sixpenny novels i Køjen, lod han Styrmanden laase for Petroleumsdunken, og vi fik kun nok til, at Lukaflampen kunde brænde en Time hver Aften“.

Det gjaldt ca. år 1900 i den engelske bark „Lakemba“, fortalte kaptajn Carl V. Sølvér mig. Besparelsen gik endda så vidt, at man i passaten ikke tændte lanterne om natten. Det gjaldt endnu i 1920'erne i adskillige danske sejlskibe, både små og store, hvilket jeg personligt har erfaret.

Andre ulemper modarbejdede lysten til at tage bøger med om bord. Lukafet var så sandelig ikke et sted, hvor man kunne bruge bøger som pynt. Jeg har bøger, der er helt faldet fra hinanden i tilgrisede ark, fordi kakerlakkerne har ædt hver en smule af limningen i ryggen. Limen har de efter fuldbyrdet fordøjelsesproces efterladt som udslettelige kommentarer til den trykte tekst.

Norske kakerlakker æder andet end lim, hvis man skal tro Diderik Brochmanns udtalelse³⁵, da han i barken „Cassiopeia“ en søndag holdt kistefornøjelse: „Der har vi Bibelen og salmeboken. Mor vil bli rørt,

når hun får se, hvor vel brukte de tar sig ut. Det kommer av, at kakerlakkene har spist alt det svarte av permen“.

Havet selv var heller ikke alltid venligt stemt mod bøgerne. Fugtigheden opløste limning, rådneheftning og rustede stifterne, så brune skjolder strakte sig over bladene, før de endte med at falde ud. På rejse i 1828–29 til Trankebar med barken „Alexander“ fandt E. K. Møhl³⁶ ved udpakningen mange af sine bøger ødelagt (løsnede) af fugt. I den skotske bark „Arethusa“ på rejse fra Chile til Antwerpen 1904 var der tilsidst kun én bog tilbage. De få, som havde overlevet Sydamerikas vestkyst, var bukket under for Kap Horns vandmasser og blevet til svampet pulp. Tilbage var kun en Globe-udgave af Shakespeare – „... og jeg har ofte velsignet det formålstjenlige papir ... en ringere kvalitet af håndarbejde havde aldrig kunnet klare sig i så meget saltvand.“³⁷

Analogt skriver Lubbock om rejsen 1899 med den firemastede bark „Royalshire“:³⁸ „Det er småt med læsestof, for alt vort i halvruftet blev vasket over bord ud for Kap Horn. „Den gamle“ har givet mig nogle Weekly Times. De er to år gamle, men bedre end ingenting“.

Officererne om bord havde naturligvis bedre muligheder for at beskytte deres læsestof og desuden bedre muligheder for at læse. De udnyttede det hver efter deres hartkorn.

„Kaptajnen kan fylde sin tid med nogle få aviser“, skriver en passager på HMS „Egmont“ på rejse i Middelhavet 1793.³⁹

„Men efter at han blev skibsfører i langfart“, hedder det om en amerikansk kaptajn, „havde han mange timer til overs, og han tilbragte dem med sine bøger, hvoraf han altid medførte en fin samling på sine rejser ... han var fortrolig med den højere litteratur, både prosa og poesi.“⁴⁰

„På frivakten leste jeg, når jeg kunne komme til“, skriver førstestyrmand i en norsk skonnert i Rio-farten 1892–93. „„Sailing Directions“ var særlig yndet lektyre ... Jeg leste ellers de bøkene, jeg kunne komme over, og jeg byttet med andre styrmenn.“⁴¹

Samme norske styrmand omtaler en amerikansk kaptajn, som havde en stor bogsamling i sin kahyt. Sådan en kaptajn havde han også

kunnet finde blandt de norske, bl. a. Even Tollefsen⁴², som i de skibe, han førte fra ca. 1867 til 1897, altid medførte et helt bibliotek af faglitteratur. For øvrigt gik der vist en genial skibskonstruktør tabt i Tollefsen, som dog nåede at løse problemet med et tanksystem til transport af petroleum i træbyggede sejlskibe.

Nu kom vi lidt væk fra skønlitteraturen, som dog også blev dyrket. Engelske marineofficerer og midshipmen læste endda klassikere i stor stil, jfr. bl. a. Marryat,⁴³ men også mange styrmænd og styrmands-aspiranter i den britiske handelsflåde havde Dickens og Shakespeare med i køjesækken.

I den engelske teklipper „Wylo“ lærte styrmanden på en rejse i 1876 hele passager af Shakespeare udenad, og rorsmanden havde megen underholdning af hans deklamering på nattevagterne.⁴⁴ – „I min sejlskibstid“, fortæller en skibsfører,⁴⁵ „var der altid nogle, som læste Bibelen og Shakespeare. Som styrmand sejlede jeg engang sammen med en fører, som citerede Shakespeare på alle tider af døgnet. Pope var en anden af hans favoritter, og det smigrede ham, når han mødte interessefællesskab hos os. En nat, da jeg havde vagten, blæste det ret friskt, men med god vind, så vi lå med stort sejlpres. Jeg stod i læ side af pooppen og deklamerede i stride strømme af „King John“, da jeg mærkede et klap på skulderen og hørte skipperens stemme: – Det lyder flot, Sir, men er De klar over, at vinden frisker? – Vågn så lige op og se at få bjerget store overbramsejl!“

Læseheste fandt man i sejlskibenes tid også nu og da foran masten, selv om typer af den slags, der beskrives af sømandsforfattere som Jack London, må have været enere, om ikke fantasifostre eller selvbiografisk skildret. Det var ikke ualmindeligt, at drenge med gode skolekundskaber (og gode forældre) blev sendt til søs sammen med et udvalgt lager af litteratur. En ung matros i fuldskibet „Thalassa“ af Liverpool på rejse til Australien 1881 havde skruet en veritabel bogreol til fodenden af sin køje. – „Her var plads til de bøger, som min far omhyggeligt havde udvalgt og forsynet med notater.“⁴⁶

Skibsdrengen på bark „Valkyrien“ af København havde på rejsen til Ostindien 1852 bl. a. danske, tyske og franske lærebøger foruden

romaner på de tre sprog.⁴⁷ I fuldskibet „Falstria“ i vestindiefarten havde skibsdrengen sine skolebøger med, og hvad han havde forsømt i skolen, indhentede han ved læsning på dækket under frivagten. Der blev endda tid til at undervise en matros, som kom fra et fattigt hjem, og næppe kunne skrive og læse korrekt. Begge kom senere på navigations-skole og blev styrmænd. Drengen blev endda skibsreder.⁴⁸

Den slags drenge var der i virkeligheden mange af i danske skibe, hvor det engelske apprentice-system først fik rigtigt indpas efter 1945. I fuldskibet „Wilhelmina“ af Fanø på rejse til Bangkok 1893 gav skibsdrengen undervisning i fransk til styrmanden. – „I den time siger han „De“ og er særdeles høflig.“⁴⁹ I samme skib var der for øvrigt „en farlig Studeren i Lukafet. Viktor studerer Navigation og Astro-nomi, Edvard, Anders og jeg og Peter Engelsk, Edvard og Thomas Geometri.“⁵⁰

Romaner læstes, når man kunne få fat i dem, og der var i reglen slet ingen grund til at være kræsen. Ludvig Albrand skriver om sin letmatrostid med barken „Anny“ af Rostock ca. 1905, at de en søndag i Baira lå på storlugen og læste bøger, „der ikke var omtalt i litteratur-historien og heller ikke kunne henregnes til ungpigelæsning.“⁵¹ Six-pence-novels kunne i de fleste storhavne købes i selve dokkvarteret, og kadrejerne havde undertiden et sortiment med lokkende titler i varelageret. Knud Andersen fortæller i en af sine romaner om et sejl-skib, hvor man havde en eneste bog, der hed „Skarpretterens blodige Økse“. Han har senere fortalt mig, at historien faktisk er selvoplevet.

Da den senere danske konsul i Bangkok, kapt. Frederik Købke (1837–81), i 1852 gik til østen som skibsdreng ombord på bark „Valkyrien“ af København, medtog han et lille bibliotek, hvis indhold han noterede i sin dagbog (på Handels- og Søfartsmuseet). Det indeholdt foruden en række skole- og ordbøger også enkelte morskabsbøger, et atlas, geografiske og historiske bøger, samt en opbyggelsesbog og selvfølgelig det Ny Testamente. Men Købke har ikke været nogen almindelig skibsdreng, og indflydelsen fra hjemmet har nok præget hans læsning.

List of books which a Danish ship's boy selected for himself for a voyage to the Far East in 1852.

I 1905 var han matros i en firemastet bark, hvor bogsamlingen i lukafet bestod af en norsk Bibel og et eksemplar af Lloyds „Weekly“. Desuden havde en syg matros lånt en penny-novel af en styrmandslærling. Den hed „The Bloodred Ax“.

En veteran fra slutningen af forrige århundrede skrev:⁵² „Vi drenge fra „Worcester“ (en flydende sømandsskole for menige, opankret på Themsen) fik ved afgang en Bibel forærende, men jeg er bange for, at vi sjældent åbnede den. Hvad underholdningen i fritiden angår, husker jeg med hvilken iver vi købte, lånte og læste „penny-dreadfuls“ . . . Det læsestof, som mange af matroserne havde, var ofte af pornografisk eller fritænkerisk art, og jeg erindrer klart, at det sidstnævnte gav anledning til diskussioner.“

Sømanden var dengang – som nu – hverken værre eller bedre end landkrabben. En styrmand, som redegjorde for sine litterære interesser sluttede med at sige⁵³: „ . . . men når jeg kommer fra vagt og tørner ind, kan jeg godt lide at læse mig i søvn med en god kærlighedsroman“. W. R. Smailes sagde⁵⁴: „Jeg erindrer ikke, at søfolk brød sig ret meget om historier (fiction) fra søen; kærlighedsromaner og hyggenoveller var deres favoritter“.

Ud fra disse forudsætninger må gutterne i barkentine „Henny“ af Marstal kunne kaldes heldige. På rejsen fra Rio Grande til Liverpool 1911 havde de i lukafet kun én bog, men det var „Dalpigen“ eller „Slottet i Sovareto“, „ . . . og alle var selvfølgelig dødelig forelskede i bogens heltinde.“⁵⁵

Lykkelig har den matros også været, som i lukafet i barken „Gwydyr Castle“ på atlantrejse 1901 fandt et laset eksemplar af „Nicholas Nickleby“, som han læste mindst et dusin gange. – „De havde formentlig bøger i kahytten, men hvis det var tilfældet, havde vi ihvertfald ikke adgang til dem.“⁵⁶

Særlig fra større skibe hørte man af og til beklagelser over, at der så sjældent faldt smuler fra de riges bord i form af bøger. Pens. lods P. A. Gruelund var kisteglad for en „smule“, som tilfældigvis kom ham i hænde om bord i den tyske storsejler „Reinbek“. En dag fandt han på das et eksemplar af Seewalds „Segelschiffsberichte“, hvoraf

kun den første halve snes sider var blevet brugt på uværdig vis. Grue-
lund er en af de underlige sømænd, der kan lide at læse beretninger
fra søen, og bogen blev reddet fra yderligere fornedrelse. Den op-
bevares den dag i dag som et klenodie.⁵⁷

Gennem hele det 19. århundrede var det dog Bibelen og anden re-
ligiøs litteratur, som dominerede den sparsomme bogbestand til søs,
og det var langt fra alle, der skød den fra sig. Nogle søfolk læste
Skriften flittigt af traditionel loyalitet eller i ydmyg tro, andre klyn-
gede sig til den i frygt eller overtro, som Lars i den amerikanske bark
„Argo“ 1877. – „Han gik ikke paa Dækket, endsige til Vejrs, uden
at have Bønnebogen i Lommen.“⁵⁸

Skibsdrenge læste et kapitel i Bibelen hver dag i lydighed mod
løftet til mor, hvis de da ikke var så udspekulerede som midshipman
Frank Mildway, der kun åbnede Bibelen én gang, nemlig for at gen-
nemblade den og undersøge, om moderen skulle have gemt en penge-
seddel mellem bladene som præmie til den flittige læser.⁵⁹

Bibelen blev også læst meget som rent tidsfordriv, hvilket næppe
kunne støde de velmenende missionselskaber og redere, som sendte
gratis religiøs læsning ud at sejle. – „Ikke for det, han har jo lest i
Bibelen, når all annen lesning slapp op. Det gamle testamente var
uventet morsomt så nær som profetene og salmene.“⁶⁰

I adskillige tilfælde vakte læsningen også den tilsigtede interesse
som hos Bertel Clausen Jensen, der i 1882 mønstrede i en engelsk
bark i Australien og på køjehylden fandt en meget snavset Bibel uden
bind. – „... og da den nu lå på Hylden, vilde jeg ogsaa læse den og
besluttede ved hver Frivagt at læse et Kapitel eller to ... I London
købte jeg en smuk ny Bibel!“⁶¹

„Man kan ikke forestille sig med hvilken gridskhed, man til søs
sluger bøger af enhver art“, skriver Richard H. Dana under sin rejse
med briggen „Pilgrim“. – „Jeg fortsætter med læsningen af Det gamle
Testamente og er lige blevet færdig med den pragtfulde og poetiske
beretning om Elias.“⁶²

„Klassikere, som man derhjemme kun læser med træghed“, skriver
R. W. Emerson (1803–82) i „English Traits“, – „har en mærkelig

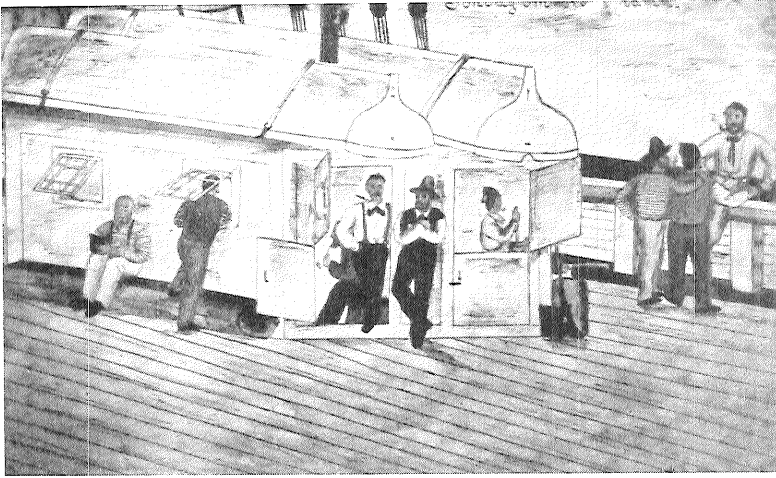
charme på en landevejskro eller i kahytten på en handelsbrig.“⁶³ Han talte som passager, men det gjaldt ligefuldt en hel del søfolk, som fik lært, ikke alene Bibelen, men også andre klassikere at kende. Med en skønnert lå vi indefrosset nogle måneder i en østersøhavn i 1920'erne og jeg skrev hjem efter nogle romaner, helst af Jack London eller Kipling, men min far sendte „Adam Homo“, og den blev læst.

Op gennem det nittende århundrede kan man følge, hvorledes læsehungeren stiger hos sømanden, og hvorledes den mere og mere åbenlyst trodser den konservatisme, som man også kunne finde såvel hos skibsledelse som hos skibskammerater. I mange tilfælde må en sådan konservatisme forklares som misforståede mandighedskomplekser: Læsning er ikke noget for en rigtig sømand. – „Mangen old salt kan rose sig af aldrig at have lukket en bog op.“⁶⁴ Kaptajn Carl V. Sølvør fortalte mig, at han som matros i en engelsk bark måtte skjule sine bøger for ikke at blive til grin blandt kammeraterne.

I adskillige tilfælde synes også misundelse at have spillet ind. Den fjortenårige kok og læsehest i jagt „Cathrine“ af Marstal måtte i 1857 ikke brænde tællelys i lukafet, skønt han selv betalte dem. Hverken skipperen eller matrosen tog nogen sinde en bog i deres hånd.⁶⁵ – „De Lømler skal ikke belære mig om noget, jeg ikke selv ved.“⁶⁶

Nærmest til ren konservatisme kommer man vist hos kaptajnen på den tyske firemaster „Pamir“: „Tidligere fiskede folkene meget mere på frivagten. Idag læser fyrene romaner. . . . De fordømte bøger! De fjerner mennesket fra naturen.“⁶⁷ – „Hav altid noget nyttigt mellem Hænderne, for Eksempel et eller andet Slags Husflidsarbejde . . . Romanlæsning er skadelig ligesom Tobaksrygning“, skrev fhv. sejlskibsfører P. H. Clausen⁶⁸ ved århundredskiftet til sine elever, der udgik fra Fanø Sømandsskole. I sine „Smaaavink“ siger han et andet sted:⁶⁹ „Nogle gode Bøger ere ogsaa værd at tage med, Bibelen bør ikke savnes samt andre religiøse Skrifter, desuden er Jens Kusk Jensens Bog at anbefale, da der deraf kan læres en hel Del praktisk Sømandskab.“

Så læste søfolkene da Bibelen, og de læste Jens Kusk til laser, men det slukkede ikke fyldestgørende deres tørst efter underholdnings-



Søndag ombord på langfarer i havn, tegnet af en sømand, vel i slutningen af 1800-tallet. Mens kokken laver mad i kabyssen, tilbringer mandskabet fritiden med at sludre og ryge, men en gammel sømand har anbragt sig på et reserve-spjir ved dækshuset og læser i en bog, måske i hans medbragte bibel. – Af en morsom samling tegninger fra sømandslivet af ukendt sømand, på Sjöfartsmuseet vid Åbo Akademi.

*Sailors on board a long-trader in harbour on a Sunday. Most of them smoke and gossip, but an old seabear reads a book, perhaps his bible.
End of the 19th century.*

lekture. Lægebogen og Sailing Directions og Nautisk Almanak blev pløjet igennem, som var det dramatiske kriminalromaner, og tidskrifter var mere end velkomne. I fuldskipet „Wilhelmine“ af Fanø på rejse fra Bangkok til Rio 1893 købte en sømand Familiejournalen fra 1891 af kaptajnen for fem kroner og halvtreds øre,⁷⁰ formentlig en halv måneds hyre.

I fuldriggen „Thalassa“ af Liverpool på rejse til Melbourne 1881 havde en sømand af sin betænksomme ægtefælle fået stukket et par tidsskrifter i skibskisten hjemmefra. Det var „Young Ladies' Journal“, hvilket var alt, hvad de 15 mand i lukafet havde af læsestof i tre måneder. Ved rejsens slutning var bladene slidt op, men matroserne vidste en hel del om tilskæring af damegarderobe, og spalterne med

spørgsmål og svar kunne de udenad. Når frivagten var tørnet ind og fik en sidste smøg, før de slumrede, kunne en gammel, barked slyngel læne sig ud af køjen og sige med pibende stemme: „Dear Madame Valerie, mit hår bliver så tyndt, hvad skal jeg gøre ved det?“ Fra køjen nedenunder lød det så med moderlig røst: „Tilbered en blanding af rom og petroleum, Muriel, og gnid det godt ind, før du går i seng, men pak hovedet godt ind, så du ikke tilsmudser pudebetrækket.“

– „Oh, Valerie, hvad skal jeg gøre?“, lød en tredie ungpigerøst gennem tobakstågen. – „Jeg er så tynd, og jeg vil gerne se buttet ud“.

– „Det er ganske nemt, Gladys. Før du klæder dig på, lægger du et vådt håndklæde på din bare hud. Derefter sanser du sytovene godt på stag og barduner, og til sidst haler du håndklædet ud fra oven. Det vil tage alt det slække og give dig en flot figur.“⁷¹

Skibsbiblioteker i børnesko.

– „Han maa forsyne sig med Bøger, der ere valgte efter Mandskabets Fatte-Evne og Karakter, da de ikke sielden kommer og spørge efter en eller anden „morsom Bog at læse i“; det har ofte gjort mig ondt, at jeg ingen havde. Smaa Historiebøger ville være de velkomne, hvilke kunne være blandede med nogle af bedre moralsk Gehalt.“ Således skrev i 1828⁷² en amerikansk skibspræst om, hvorledes den ideelle røgte af kaldet burde være indstillet til søfolks læseinteresser. Han var langt, langt forud for sin tid. Morsomme bøger blev der ikke noget af foreløbig. Dog skulle det blive kirkens og missionens mænd, som gennem det meste af 1800-tallet førte an i at plante små oaser i sømandens litterære ørken.

Ganske enkelte redere og skippere var også moderne indstillet og sørgede for læsestof om bord, i nogle få tilfælde endda underholdende læsestof. Ifølge kaptajn E. Juel-Hansen⁷³ blev briggen „Flensborg“ af København i 1856 af sin reder, grosserer C. Christensen, forsynet med 100 bind litteratur til brug for hele besætningen, der bestod af 12 mand. Ligeledes nævnes, at fanøbriggen „Dorane“ havde en stor bogsamling. Sidstnævnte er dog af en senere dato (bygget 1883). Det

samme gælder fanøbarken „Prinsesse Marie“, som i halvfemserne vakte opmærksomhed under et ophold i New York ved at have bibliotek om bord. Søhistorikeren J. Malling bekræfter, at både denne bark og „Prins Valdemar“ medførte bogsamlinger, der var tilgængelige for alle om bord. I ingen af de sidstnævnte tilfælde er det dog oplyst, hvorledes bogsamlingerne var sammensat.

Også i andre nationers skibe var der på den tid enkelte skibs- eller rederibiblioteker. En skrivelse i 1874 fra skibsreder Joseph Chadwick i Liverpool handler om „biblioteket og dets udnyttelse af officerer og mandskab“, og skibsreder E. T. Gourtley i London blev i 1891 skældt ud af kolleger, fordi han havde leveret biblioteker til sine nye dampere.⁷⁴ Omtrent på samme tid havde rederiet Alexander & Co. bibliotek i nogle af sine skibe.⁷⁵

Et tidligere eksempel på en fremskridtsvenlig reder er nordmanden Morten Smidt Petersen, Grimstad, der i 1850'erne havde en flåde på 20–30 sejlere: „Han holdt blandt annet bibliotek ombord, hvor mannskapet fikk låne.“⁷⁶

I mange tilfælde – måske de fleste – havde missionens eller kirkens mænd en finger med i spillet ved oprettelsen af disse rederibiblioteker og lignende bogsamlinger, som i flere tilfælde anskaffedes for skibsførerens egen regning. Således havde The British Sailor's Society i 1856 udarbejdet en liste over bøger egnede for biblioteker i britiske skibe. Den foreslår 22 titler, hvoraf 12 af religiøs tendens og 10 oplysende bøger omfattende historie, zoologi, geografi, kunst, poesi osv., men ingen romaner.⁷⁷

En dansk boghandler, der i 1871 averterede med skibsbiblioteker, havde forud sikret sig kirkens velsignelse⁷⁸: „De i nærværende Fortegnelse anførte Bøger ansee vi for at være særdeles passende til Anbringelse i de af Hr. Boghandler Jørgensen paatænkte Skibsbiblioteker. Da Samlingen indeholder flere virkelig gode christelige Opbyggelsesbøger, som ogsaa en Samling historiske Fortællinger og Digte af vore bedste Forfattere, samt nogle Folkeskrifter, som utvivlsomt vil være til Glæde og Gavn for Sømanden, tillade vi os paa det bedste at anbefale dette „Skibsbibliothek“ til d'Hrr. Skibsrhedere, Skibsførere og

Sømandsstanden i Almindelighed. Bloch Suhr, Præst. A. F. Andréa, Skibsfører, Ridder af Dannebrog.“

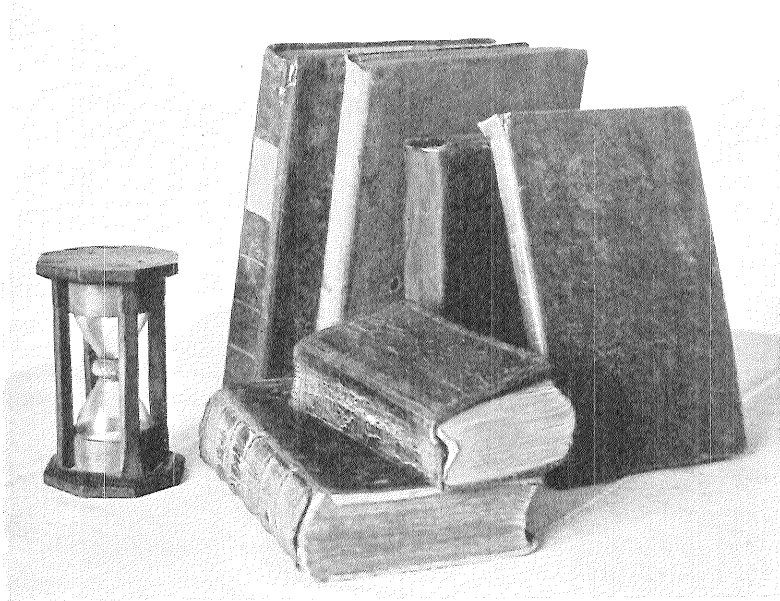
Boghandler L. A. Jørgensen, Højbroplads 10 i København, tilbød et skab med bøger „i indbunden Stand til 50 Rd. medens den oprindelige Priis vilde være c. 60 Rd.“ Titlerne omfattede 16 religiøse bøger, 6 oplysende, 5 digtsamlinger, 3 lærebøger og 8 romaner (Blicher, Ingemann og Marryat).

Noget strengere har censuren været i Norge, hvor der ikke var romaner eller „folkeskrifter“ blandt de 100 titler averteret af boghandler W. C. Lønning i Stavanger. Her fordelte sortimentet sig med 23 missionske og religiøse bøger, 20 „fortællinger“, hvoraf størsteparten „åndelige“, 32 oplysende værker (geografi, historie osv.) samt 23 lærebøger og praktiske håndbøger. Dette udvalg var „med stor Omhyggelighed gennemseete og udsøgte“ af hovedbestyrelsen for „Foreningen til Evangeliets Forkyndelse for Skandinaviske Søfolk i fremmede Havne“.

Boghandler Lønnings „Priis-Courant over Skibsbiblioteker“ omfattede fire forskellige størrelser mahogniskabe efter den engelske model for „ship library“, forsynede med messingbeslag og forgyldt inskription. Den billigste kasse med 30 bøger kostede 12 speciedaler og den dyreste med 50 bøger 25 daler. For 3–5 daler ekstra kunne man få et bogskab med indlagt medicinkasse indeholdende 15–20 sorter medicin.

Omtalen af den engelske model for „ship library“ kunne tyde på en vis udbredelse af lignende bogkasser i engelske skibe. Der er også den mulighed, at modellen i virkeligheden stammede fra Amerika. Det kommer vi tilbage til.

Boghandlerne L. A. Jørgensen og W. C. Lønning var næppe de eneste, der øjnede en potentiel kundekreds i skibsfarten, og der må være kommet en del bøger ud til skibene – også fra kilder, der ikke blev kontrolleret af moralens vogtere. Pastor D. E. Prior, som redigerede „Havnen“, skrev i 1879: „Og siger man nu: men der findes jo i mange Skibe et lille Bibliothek, da ville vi for det Første dertil gjøre den Bemærkning, at disse Bibliothekers Indhold i Reglen er meget



Skipperens bibliotek ombord bestod mest af nautiske og religiøse bøger, samt af praktiske håndbøger. For at beskytte dem mod saltvand lagde han ofte et sejl-dugsbind om dem. Handels- og Søfartsmuseet ejer en del bøger fra sådanne skipperbiblioteker. I reglen har de ejerindskrifter på smudstitelbladet. I et eksemplar af John Sellers „Practical Navigation“ (London 1672) er således skrevet: „Charles Tucker His Booke—Bought att Bristoll 1696—price 4d,“ og i første del af Chr. Bastholms „Aandelige Taler“ (Kbhvn. 1779) står: „Denne. Bog er Kiøpt. j Kiøbenhavn. og Betalt med Samt: Anden del. med. 2 rbdlr 3 mk. af Skpr. Søren. P. Clausen fra Fanø den 7de Iuny 1842. — Skrevet ombord j Galliasen. Minerva fra Fanø — den 9de Iuny 1842 — under Kullen.“

Books from captains' libraries, in the Danish Maritime Museum.

blandet, al Slags Læsning, god og daarlig mellem hinanden og under Kaptajnens Væрге, dernæst ere saadanne Bibliotheker kostbare at tilvejebringe og kunne derfor ikke anskaffes i nogen større Maalestok.“⁷⁹ Året efter skrev bestyrelsen for „Kjøbenhavns Kvindeforening for Mission blandt Søfolk“: „... Bibliothek om Bord er vist kun Tilfældet paa Orlogsskibe og andre store Skibe, som gaa paa lange Farter, ... hvor saadanne findes, ere de i Kaptajnens Varetægt og staa

ikke til Mandskabets frie Raadighed . . . Disse Bibliothekers Formaal er i Reglen et andet end Bibeltaskernes, saa at et Skib kan være forsynet med et godt Bibliothek, men dog trænge til en Bibeltaske.“⁸⁰

Der eksisterede således både i marinen og i handelsflåden skibsbiblioteker, som virkede uafhængigt af missionsvirksomheden.

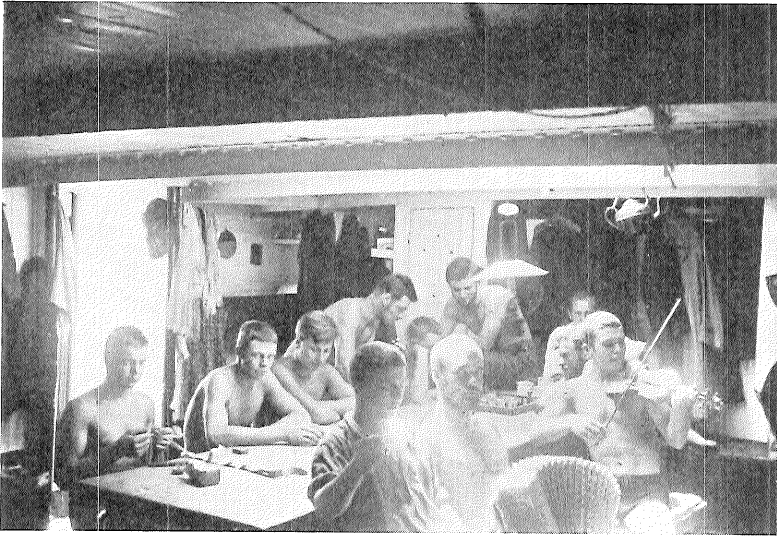
For at få et helhedsbillede må vi igen tilbage i tiden på jagt efter de første spor af sømandsmissionernes organiserede aktivitet på bogfronten.

Sømandsmissionsbevægelsen siges at have sin oprindelse i en syndefuld skibskaptajns vækkelse ved et bønnemøde i juni 1814 i Wapping i Londons havnekarver. Der dannedes ringe i vandet, og bølgen bevirkede i løbet af få år oprettelse i 60 britiske havne og alle betydelige nordamerikanske havne af foreninger med sømandens frelse til formål.⁸¹

Til Skandinavien nåede bølgen først i 1860'erne. Den kom da fra U.S.A. med pionerer udsendt af The American Seamen's Friend Society, stiftet i maj 1828 som et fællesorgan for de amerikanske sømandsmissioner. Denne energiske forening specialiserede sig fra starten i at skaffe søfolkene bøger, naturligvis i første række kristelig lekture, og fra 1859 blev bogtjenesten sat rigtigt i system. Man indførte bogkasser, der kunne tage 40 bind, og som kunne købes for 20 dollars pr. kasse. Der appelleredes til menigheder og andre foreninger såvel som privatpersoner og firmaer om at støtte bogtjenesten ved at skænke et beløb svarende til en bogkasses værdi. Det var ikke ualmindeligt, at bogkasser skænkedes til minde om en afdød person.⁸²

Omkring 1867 havde den amerikanske forening 325 bogkasser med ialt 16.000 bøger ude at sejle,⁸³ og udsendte kasser blev ikke afskrevet. En kaptajnsfrue skrev i 1870'erne: „Der var et skibsbibliotek i en gul trækasse, som blev byttet hver rejse af The American Seamen's Friend Society.“⁸⁴

Bogkasserne, de såkaldte „missions“ eller bogmissioner, dannede skole i andre lande, og ofte blev de omtalt som værende populære, selv om det var småt med skønlitteraturen. St. Paul's Church, Dock Street i London, meddelte i sin beretning for 1874, at bibliotekstjeneste var



Fritidsbeskæftigelse i lukafet ombord i den finske 4-mastede bark „Olivebank“ i 1930'erne. Der musiceres, spilles skak, knyttes bæltter og læses. Fotos af sejl-skibsinteriører er uhyre sjældne. Ovenstående er taget af P. Kümer og udlånt af kapt. H. Eklund, Helsingfors.

The watch below in the fo'c'sle on board the Finnish four-mast bark "Olivebank", in the 1930's.

en vigtig gren af dens „operations for the improvement of seafarers“, men understregede, at formålet var „religious.“⁸⁵

De fleste foreninger, som missionerede blandt søfolk, distribuerede Bibler, bønnebøger, religiøse traktater og lignende. Dette foregik også i skandinaviske skibe, og før disse fik en egentlig bogservice, skulle man først gennem sidste trediedel af 1800-tallet, som man passende kunne kalde læsestuernes og bibelposernes periode.

Blandt de mange, der var oprigtigt interesserede i at frelse sømandens sjæl, stod det mere og mere klart, at sjæleplejen virkede bedst ved at kombinere den med timelig velfærd. Sømandens største savn var hjemmet, og når skibet lå i havn, søgte han surrogater. Ihvertfald måtte han væk fra skibets sure, skumle lukaf. Derfor gjorde man en

hel del ud af i havnene at skabe fristeder, hvor sømanden kunne finde lidt erstatning for det savnede uden at skulle gå på beværtninger.

I de fleste havne oprettedes efterhånden sømandskirker eller sømandshjem, i reglen kombineret med et læseværelse, der ikke skulle være en lille ekstrakirke eller et bedehus, men snarere en „hygge-krog“, hvor sømanden bl. a. kunne finde en opbyggelig bog, og hvor han kunne finde plads, fred og lys til at læse. I adskillige mindre havne etablerede sømandsmissionerne læseværelser til „selvbetjening“, og flere af disse eksisterer endnu. Jeg husker fra mine skonnertdage, hvorledes vi på små svenske tømmerpladser lånte nøglen til læseværelset hos havnefogden. Vi læste naturligvis ikke i de svenske bøger, men vi nød komforten i rigtige stole, vi nød de medbragte wienerbasser ved et rigtigt bord med rigtig dug, vi nød gramofonmusikken, og vi vaskede op og gjorde rent efter de skriftlige ordensinstrukser, før vi lukkede os ud og afleverede nøglen til havnefogden.

Den danske Forening til Evangeliets Forkyndelse for Skandinaviske Sømænd i fremmede Havne indviede 10. maj 1871 i Hull „et Guds-hus med tilstødende Læseværelse for Søfolk“, den første egentlige danske sømandskirke. Om læseværelset skrev pastor E. Urban Hansen: „Det er særdeles vel forsynet med gode Bøger og Aviser, og det er en Glæde at kunne omtale den Interesse, som ogsaa hjemvendende Skandinaver stadigt viser Læseværelset ved jævnligt at sende gode Bidrag til Bogsamlingen.“⁸⁶

Oversøisk begyndte skandinaverne selv 4. februar 1874, da „Kap-tajner, Søfolk og Handlende stiftede The Scandinavian Seamen's Friend Society of New Orleans“, som samme år indviede en kirke, der også fik et læseværelse med bibliotek.⁸⁷ Før den tid havde den amerikanske organisation oprettet adskillige sømandshjem for skandinaver, der udgjorde næsten en trediedel af mandskabet i den amerikanske handelsflåde.⁸⁸ Det første sømandshjem for skandinaver oprettedes vistnok i New York 1842.

København fik formentlig sit første egentlige sømandshjem i foråret 1875, oprettet af „Sømandsforeningen af 1856“ (ikke konfessionel). Det lå (og ligger stadig) i Bådsmadsstræde og havde bl. a.

„Spisesal med tilstødende Læseværelse.“⁸⁹ Samme år den 7. november åbnedes i Århus en sømandsstue, om hvilken pastor lic. Th. Hansen skrev: „ . . . og allerede mangles vi til et lille Sømandsbibliotek kun Reolen.“⁹⁰

Missionen stod som nævnt ikke bag oprettelsen af alle disse institutioner. Til eksempel var der i Svendborg fra efteråret 1879 på Gaasetorvet nr. 67 en sømandsstue, hvor der foruden „gratis Lys og Varme tillige fandtes god, underholdende Læsning og Skrivemateriale til Afbenyttelse,“ og hvor der så vidt muligt en eller to gange om ugen blev holdt foredrag og oplæsning. I listen over donatorer nævnes bl. a. boghandler Brandt, som har skænket skrivepapir og bøger. Sømandsstuen blev passet af skibsfører Mortensen, og foretagendets store drivkraft synes at have været redaktionssekretær J. Aslam.⁹¹

På hundreder af læsestuer i alverdens havne fyldtes reolerne med velmenende givernes udrangerede bøger, der var omhyggeligt censurerede, om ikke for litterær lødighed så dog for fritænkeri og pornografi. Hvor meget der blev læst i disse bøger, skrives der ikke noget om i beretningerne fra institutionerne. Jeg tror ikke, det var store sager. Beretningerne var i reglen af en ordlyd som denne: „På Læsestuerne har der som sædvanlig været fremlagt Bøger og Aviser samt Papir, Pen og Blæk, for at Søfolkene, naar de kom iland om Aftenen, kunde have et Sted at ty hen, istedenfor til Værtshusene.“⁹² En del af de gamle bøger fra læsestuerne kan man såmænd endnu finde, bl. a. på ældre sømandshjem, og det er bestemt ikke værker, som kan lokke ubefæstede sjæle på afveje.

Bøgerne var, som allerede antydet, ikke det principale ved læseværelserne. Man tillagde dem i første række betydning som hyggelige, hjemlige dagligstuer, hvor søens folk kunne føle sig velkomne.

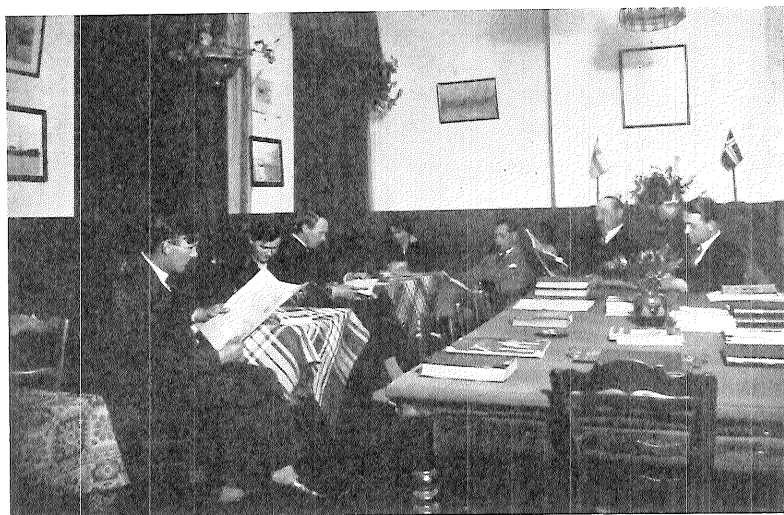
Den tanke at bringe bøger – i første række opbyggelig læsning – ud til sømanden var meget gammel. Vi har omtalt den amerikanske bogtjeneste, der begyndte så småt 1828, men allerede 1817 stiftedes The Marine Bible Society of New York som vistnok det første maritime bibelselskab. Blandt de organisationer af denne art, som virkede i Skandinavien, blev især bibelosemissionen kendt.

Det begyndte i 1860'erne, da den omvendte sømand William Cook i Folkstone gav sig til i fritiden at sy sejldugposer, som han fyldte med testamenter, traktater og lignende, hvorefter han bragte poserne om bord i skibene og ophængte dem i lukaferne. Hans ide dannede skole og nåede ca. 1874 til Sverige, hvorfra en hr. L. Berger og hans søster (eller hustru) i 1879 introducerede bibelposemissionen i Danmark.⁹³

Det varede ikke længe, før man kunne læse opråb som dette: „En Del kristne Kvinder have sluttet sig sammen med det Formaal at udbrede kristelige Bøger og Tidender blandt Søfolk, og da det saare ofte hændes, at der rundt om i Husene henligge saadanne unyttede, efter at de ere læste, tillader undertegnede Bestyrelse sig at opfordre Venner af denne Sag til at overlade os disse til ovennævnte Brug . . .“⁹⁴

Familien Berger besøgte danske søkøbstæder, og i mange af dem dannedes foreninger, ofte under ledelse af en af byens præster, til forarbejdelse og udsendelse af bibeltasker. Kjøbenhavns Kvindeforening for Mission blandt Søfolk udsendte det første år 158 bibeltasker, hvoraf nogle kom hjem og blev udsendt igen. Taskernes indhold kunne variere stærkt, og i enkelte tilfælde – f. eks. til orlogsskibe eller andre skibe bestemt til længere rejser – omfatte indtil 50 bind.

Detaljeret beskrivelse af bibelposer giver pastor Th. Tholle⁹⁵ i sin omtale af Marstal Kvindeforening for Sømandsmmissionen, der stiftedes i oktober 1869. Uddelingen blev fra begyndelsen udført af skibsfører P. Knudsens hustru og efter hendes død af skibsfører Chr. J. Boyes hustru. – „ . . . Disse Poser eller Tasker, – af stærkt Lærred, omtrent $\frac{3}{4}$ Alen brede og $\frac{1}{2}$ Alen høje, ere indrettede til at ophænge i Lukaf eller Kahyt, og ere paamaalede et Anker, støttet til et Kors, samt paa Klappen, der lukker for Tasken, udvendigt paamaalede: „Kom Jesum ihu!“ og indvendigt Hjemstedets Navn: Marstal. Hver Taske indeholder, foruden 1 Nyt Testamente og 1 Huspostil eller Andagtsbog til daglig Husandagt (i Almindelighed Arndts Betragtninger), tillige fem à sex godt indbundne Bøger af kristeligt Indhold (som: forskjellige Bind af kristelig Samler, Funckes Skrifter, Bruuns Sømandsstille og



Sømandshjemmene, de fleste af dem med kristelig baggrund, har gjort et stort arbejde for at udfylde søfolkenes fritid i havn på en værdifuld og hyggelig måde. Her ses et interiør fra læseværelset i Skandinavisk Sømandskirke i Dunkerque 1927. – Fot. Hans J. Hansen.

Reading-room in the Scandinavian Seamen's Church in Dunkerque, 1927.

Sømandsmissionens Historie, Søfolkenes Ven, Sædemanden osv.), desuden en Del Smaatraktater og Numre af Indre Missionstidende, Alm. Kirketidende, Dansk Missionsblad og Havnen; saa at hver Taske antages at repræsentere en Værdi af 15–20 Kroner.“ Af 35 disponible tasker var 30 ude at sejle, hvilket måske ikke kan synes at tyde på stor efterspørgsel i en flåde på 274 skibe. Det må dog tages i betragtning, at kun 49 af disse var over 100 tons brutto.⁹⁶

Bibelposemissionen var særlig aktiv i firserne og virkede ogsaa gennem udenlandske støttepunkter. Den svenske sømandspræst L. A. Olsson i Hamborg meddelte i 1885, at der navnlig fra denne havn blev uddelt særlig mange bibelposer til alle nationers skibe. Han appellerede til danske missionsvenner – ikke blot om flere bibelposer, men ogsaa om „Bøger, som nu staa i Reolerne til liden eller ingen Nytte, men som kunne blive baade til Nytte og Glæde for Sømanden.“⁹⁷ Han

bad om bøger i mere generel forstand, dels til sømandskirkens læseværelse, dels til at give søfolkene med på rejsen.

Bogforsyninger til skibene fra sømandskirker og sømandsmissioner fandt stadig hyppigere sted, og med mellemrum forekom eksempler på en vis anerkendelse af, at sømanden også havde et behov for underholdningslæsning. Sømandsmissionens bog-pioner, sekretær Vilh. Rasch udtrykte det i 1899 således: „Imidlertid er det jo vist nok, at der til ret Udvikling af et Menneske hører mer end den rent opbyggelige Læsning, og lige saa vist er det ogsaa, at kun ved at skaffe saadan Læsning til Veje er det muligt at sætte noget af en Bom for al den daarlige Læsning, der har funden Vej til vore Sømænd, væsentlig gennem Romaner, Kriminalhistorier o. lign. Hvormeget af den Slags, der findes i et Lukaf, ved den jo bedst, der gennem Aaringer har færdedes inden Borde, men dertil kommer, at særlig gennem Dampskibsfarten forsynes Lukaferne med mange af Københavns daarlige Smaablade.“⁹⁸

*Rigtige skibsbiblioteker.*⁹⁹

Den udtalelse af Vilh. Rasch, hvormed det foregående afsnit sluttedes, var et led i hans propaganda for oprettelse af et skibsbibliotek med vandrebogekasser, der kunne byttes mellem alle danske skibe indbyrdes og stå til rådighed for alle om bord. Under navnet *Sømandsbiblioteket for Danmark* trådte denne bogtjeneste i virksomhed året 1900. Den kom hovedsagelig til at hvile på Indenlandsk Sømandsmissionsorganisation.

Ældst af de danske skibsbiblioteks-organisationer er imidlertid *Marinens Skibsbibliotek*, som fortrinsvis tog sigte på at forsyne det menige personel i orlogsskibene med forsvarlig læsning, og hvis oprettelse blev beordret af Marineministeriet 3. marts 1852.

Af de søfarendes faglige organisationer havde Maskinmestrenes Forening allerede 1891 en bogsamling, hvorfra medlemmerne kunne låne bøger med ud at sejle. *Maskinmestrenes Bibliotek* blev senere stærkt udvidet, og udlånsvirksomheden til søfarende medlemmer lagt i regulære biblioteksmæssige rammer.

Så tidligt som i 1883 havde der været forslag fremme i navigator-kredse om at organisere en bogtjeneste for farende medlemmer. Tanken blev ofte genoplivet, men først i 1919 blev *Navigatørernes Bibliotek* en realitet. Det var et velorganiseret foretagende, som opnåede at få statsstøtte.

Fra 1928 begyndte indførelsen af faste skibsbiblioteker i *rederiet A. P. Møllers* tankskibe. Systemet blev senere udvidet til at omfatte samtlige Mærsk-skibe, der nu alle er forsynet med en bogsamling på ca. 300 bøger, som står til rådighed for hele besætningen.

Dampskibsselskabet Torm placerede fra 1930 transportable bogskabe i sine større skibe. Systemet var beregnet på bytning skab for skab mellem skibene indbyrdes. Denne bogservice ophørte i 1939-40.

Da *rederiet J. Lauritzen* i 1936 indførte biblioteker i alle sine skibe, havde man fundet frem til en praktisk kombination af fast stationerede håndbøger og vandrende underholdningslitteratur, der kunne byttes bog for bog mellem rederiets skibe indbyrdes.

I 1939 sammensmeltedes fem af de ovennævnte biblioteker, nemlig J. Lauritzens Skibsbiblioteker, Navigatorernes Bibliotek, Marinens Skibsbibliotek, Maskinmestrenes Bibliotek og Sømandsbiblioteket for Danmark. Resultatet blev *Søfartens Bibliotek*, der betød en selvfølgelig og længe påkrævet lettelse af danske søfarendes adgang til bøgernes verden.

NOTER OG HENVISNINGER

For god hjælp med det ældre stof takkes dr. phil. Henning Henningsen, og for assistance med det nyere er jeg kaptajn Aage Nielsen, Søfartens Bibliotek, og kontorchef, cand. jur. J. Malling tak skyldig.

¹ F. C. Olsen: Poul Martin Møllers Levned (Særtryk Kbh. 1843), s. 42.

² C. L. Tuxen: Vestindie-, Ostindie- og Kinafarten (Manuskript i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

³ Jonas Hanway i: *The Mariner's Mirror* 2 (London 1912), s. 327.

⁴ Islændingen Jon Olafssons Oplevelser som Ostindiefarer under Chr. IV (Memoirer og Breve VII, Kbh. 1907), s. 37.

⁵ Carl Roos: *Prisonen* (Kbh. 1953), s. 141.

⁶ Samme, s. 127.

- ⁷ Samme, s. 130.
- ⁸ Samme, s. 130.
- ⁹ Samme, s. 141 ff.
- ¹⁰ Samme, s. 145.
- ¹¹ Samme, s. 146.
- ¹² Styrmand Einer Bang: Art. i Medlemsblad for Dansk Styrmandsforening (Kbh. 1917), s. 67.
- ¹³ Historisk Aarbog for Ribe Amt 1944, s. 108.
- ¹⁴ Kaptajn Chr. Aabergs Erindringer (Manuskript på Marstal Museum), s. 1.
- ¹⁵ Samme, s. 14.
- ¹⁶ H. K. Cook: In the Watch Below (London 1937), s. 31.
- ¹⁷ Samme, s. 32.
- ¹⁸ Kaptajn Andreas Hansen, Rømø (til søs ca. 1888).
- ¹⁹ Styrmand Schouenborg, Vejle (til søs ca. 1888).
- ²⁰ Kaptajn P. Jacobsen, Flensborg (til søs ca. 1900).
- ²¹ Kaptajn J. Korff, Stranderød pr. Rinkenæs (til søs ca. 1901).
- ²² Kaptajn Flindt, Rønshoved (til søs ca. 1894).
- ²³ L. Benedicht: Søkartet offuer Øster oc Vester Søen (Kbh. 1568); ny-udgave 1915, s. 11.
- ²⁴ Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1955, s. 98 ff.
- ²⁵ John Newton: The Journal of a Slave Trader (London 1962), s. 64.
- ²⁶ Erik Marchander i Sjöhistorisk Årsbok (Stockholm 1962), s. 64.
- ²⁷ Archiv for Søværnet V (Kbh. 1831), s. 148.
- ²⁸ Johan Hansen: En bornholmsk Haandværkers Erindringer (Rønne 1934), s. 39.
- ²⁹ Edouard A. Stockpole: Scrimshaw at Mystic Seaport (Mystic 1958), s. 8.
- ³⁰ Frank T. Bullen: The Cruise of the Cachalot (London 1891), dansk oversættelse: „Kaskelottens Togt“ (Kbh. 1903), s. 91.
- ³¹ The American Neptune III (Salem 1943), s. 334.
- ³² Kaptajn E. Juel-Hansen: Lidt om Skibsbiblioteker i ældre Tid. Søfartens Biblioteks Årsb. (Kbh. 1943), s. 15.
- ³³ Samme som ¹⁶, s. 32.
- ³⁴ Kaptajn E. Juel-Hansen: Erindringer fra Sejlskibstiden som Matrosen oplevede den (Manuskript 1954).
- ³⁵ Diderik Brochmann: Cassiopeia. Sjømannsliv i seilskiptiden (Oslo 1931), s. 169 f.
- ³⁶ K. E. Møhl: Breve fra Indien (Kbh. 1840), s. 36 f.
- ³⁷ Rex Clements: A Gipsy of the Horn (London 1925), s. 233.
- ³⁸ A. Basil Lubbock: Round the Horn Before the Mast (London 1948), s. 279.
- ³⁹ The Mariner's Mirror 15 (London 1929), s. 90.
- ⁴⁰ Gortham P. Low: The Sea Made Men (New York 1937), s. 111.
- ⁴¹ Christian Eitrem: Sjømannsliv (Oslo 1948), s. 130.

- ⁴² Nils P. Vigeland: Norsk seilskipsfart erobrer verdenshavene (Trondheim 1943), s. 265.
- ⁴³ Captain Marryat: Frank Mildway or the Naval Officer (udg. R. Brimley Johnson, London 1929), s. 54.
- ⁴⁴ David MacGregor: The China Bird (London 1961), s. 153.
- ⁴⁵ Samme som ¹⁶, s. 36.
- ⁴⁶ Pryce Mitchell: Deep Water. The Autobiography of a Sea Captain (Boston 1933), s. 213.
- ⁴⁷ Dagbog for Frederik C. C. Købke ombord paa Barkskibet Valkyrien (Manuskript 1852-55 på Handels- og Søfartsmuseet).
- ⁴⁸ Chr. Smiegelow i Årbog for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1951, s. 37.
- ⁴⁹ Kaptajn Ejnar K. Vilandts Dagbog som Dæksdreng 1892-94 (Dagbog i privateje), 19/9-93.
- ⁵⁰ Samme som ⁴⁹, 8/10-93.
- ⁵¹ Ludwig Albrand: Westward Ho (Hamburg 1936), s. 114.
- ⁵² Samme som ¹⁶, s. 31.
- ⁵³ Samme som ¹⁶, s. 33.
- ⁵⁴ Samme som ¹⁶, s. 32.
- ⁵⁵ H. Lund: Skonrogger (Manuskript efter dagbog 1910-11).
- ⁵⁶ Anton O. Fischer: Focle Days (New York 1947), s. 17.
- ⁵⁷ Meddelt af kontorchef J. Malling.
- ⁵⁸ John P. Sørensen: 30 Aar paa Søen i Sejlskib og til Orlogs (Kbh. 1933), s. 51.
- ⁵⁹ Samme som ⁴³, s. 51.
- ⁶⁰ Samme som ³⁵, s. 169 f.
- ⁶¹ Bertel Clausen Jensen: Erindringer fra Hav og Land (Dupl. 1962).
- ⁶² The American Neptune XIII (Salem 1953), s. 173.
- ⁶³ The Annual Dog Watch XV (Melbourne 1958), s. 67.
- ⁶⁴ Samme som ³², s. 15.
- ⁶⁵ Albert E. Boye: En kort Beskrivelse af Ærø (Manuskript på Marstal Museum).
- ⁶⁶ Samme som ³², s. 15.
- ⁶⁷ Heinrich Hauser: Die letzten Segelschiffe (Berlin 1930), s. 90 f.
- ⁶⁸ P. H. Clausen: Smaaavink til unge Søfolk med særligt Henblik på Sejlskibsfarten (Nordby 1903), s. 41 ff.
- ⁶⁹ Samme som ⁶⁸, s. 5 ff.
- ⁷⁰ Samme som ⁴⁹, 19/9-93.
- ⁷¹ Samme som ⁴⁶, s. 214.
- ⁷² Samme som ²⁷, 1831, s. 148.
- ⁷³ Samme som ³², s. 15.
- ⁷⁴ Brev af 17. dec. 1963 fra dir. Ronald Hope, Seafarer's Educational Service, London.
- ⁷⁵ Samme som ¹⁶, s. 29.

- ⁷⁶ Den Norske Sjøfarts Historie II, 2 (Oslo 1950), s. 406.
- ⁷⁷ Samme som ⁶³, VII, s. 116.
- ⁷⁸ Havnen (Kbh. 1871 ff.) 1871, s. 14.
- ⁷⁹ Samme, 1879, s. 25 ff.
- ⁸⁰ Samme, 1880, s. 119.
- ⁸¹ Samme, 1880, s. 79.
- ⁸² Brev af 10. jan. 1964 fra dir. Walther E. Messenger, The American Seamen's Friend Society, New York.
- ⁸³ Illustreret Tidende IX (Kbh. 1867-68), s. 173.
- ⁸⁴ Joanna C. Colcord i The American Neptune II (Salem 1942), s. 198.
- ⁸⁵ Samme som ⁷⁴.
- ⁸⁶ Samme som ⁷⁸, 1871, s. 14.
- ⁸⁷ Samme, 1875, s. 103.
- ⁸⁸ Dansk Navigator-Tidende (Kbh. 1879 ff.) II, s. 198.
- ⁸⁹ Illustreret Tidende XVI (Kbh. 1874-75), 18. april.
- ⁹⁰ Samme som ⁷⁸, 1876, s. 153.
- ⁹¹ Svendborg Amtstidende 1881 (udateret udklip).
- ⁹² Samme som ⁷⁸, 1880, s. 186.
- ⁹³ Samme, 1880, s. 118.
- ⁹⁴ Samme, 1879, s. 93.
- ⁹⁵ Samme, 1883, s. 106.
- ⁹⁶ E. Kroman: Marstals Søfart indtil 1925 (Kbh. 1928), s. 292.
- ⁹⁷ Samme som ⁷⁸, 1885, s. 181.
- ⁹⁸ Samme, 1899, s. 211.
- ⁹⁹ En nærmere redegørelse for oprettelsen og udviklingen af organiserede skibsbiblioteker er at finde i Søfartens Biblioteks 25 års jubilæumsskrift (Kbh. 1964).

JACK TAR AND THE BOOK

Summary

Many landlubbers, more or less unconsciously, consider sailors as men of action who are only to a very slight degree interested in books.

In our day there have been such great improvements in living and working conditions at sea that it is no longer possible to find any appreciable difference between the interest taken in books between seamen and landlubbers. Today books find their way aboard ships in many different ways. One way is via the Søfartens Bibliotek (Seafarers' Library) in Copenhagen which celebrates the 25th year of its existence this year. It was founded in 1939 as an amalgamation of five smaller libraries for seamen which functioned on different bases and served different categories of seamen.

But before these libraries existed—what opportunities did seamen have of satisfying their need for reading matter? Did they in fact have any desire to read? How many of them, incidentally, could read?

As to the last point it is a striking fact that very rarely in contemporary accounts of life at sea in olden days does one come across a direct mention of analphabetism among Danish seamen. If we go far enough back there are several examples, as for instance the three sailors aboard the East Indiaman, the "Christiansborg", who in 1622 promised to give the ship's gunner three months pay each if he would teach them to read.

As early as the 16th century books were written especially for seafarers (nautical works and religious writings) and by the middle of the 18th century a knowledge of reading was so general that company ships carried prayerbooks on board intended for sale to the crew. In the British fleet a member of the Marine Society recommended that crews included religious works of literature in their baggage.

Compulsory schooling for all was introduced in Denmark in 1814. Even before then it was not unusual that a boy could read a little before he ran away to sea. But once at sea there were no great opportunities of increasing his knowledge before he took his certificate as mate at a school of navigation. This state of affairs remained unchanged throughout most of the nineteenth century.

On many voyages there was no time to read, no peace and privacy to read in, no light to read by, and no books to read.

Certainly on some men-of-war, on whaling ships and on vessels on the China run there were some seamen who had time to read, but the crews were often large and had very confined quarters where the only daylight for reading came through an open door or hatch. Portholes of a sufficient size and number and single berth cabins for all adult members of the crew only became a matter of course a few decades ago.

As to artificial lighting in the crew's quarters, it was still regarded as a luxury in many ships long after the turn of the century.

Apart from naval officers and a few merchant navy officers, who had received some form of higher education before they went to sea, there are very few accounts of seamen being interested in—and having the opportunity of reading—literature of any worth. On the other hand there are countless examples of young seamen taking their textbooks to sea with them in order to study for a future position as ship's officer.

There is even more evidence of an enormous and unsatisfied need for light reading among thousands of seamen. "Sailing Directions", the "Nautical Almanac" and manuals of medicine have been as avidly read as novels. Month old newspapers and year old magazines have been read to shreds and real books often regarded as worth their weight in gold.

Apart from nautical literature the Bible was one of the most read books at sea during the nineteenth century. It was read partly out of piety, partly by habit, but also for lack of other reading matter.

A few shipping companies and captains saw to it that their crews had something to read. Often it was a service provided by philanthropic or religious

organisations. We have examples of this in Great Britain in the 1850's and in Scandinavia at the beginning of the 1870's.

The book service run by the American and British missions to seamen became better organised about the middle of the last century and took the form of boxes of books which circulated among ships. About this time the Danish navy started a similar library system for the men.

The Scandinavian missions to seamen, which began to function as an organisation in 1864, did not make use of this system until after the turn of the century. The last third of the nineteenth century can be regarded as the period of the reading room and the bag of bibles as far as Scandinavia is concerned.

Most seamen's churches and seamen's homes had their reading rooms where there was privacy and quiet to read in, light to read by, plus a small collection of religious books.

It was William Cook, a seaman of Folkstone in England, who first had the idea of bags of bibles. The idea was energetically taken up in Scandinavia where ladies' committees in many ports organised the production of canvas bags which were filled with bibles, prayer books, etc. and taken on board ships.

At the beginning of this century various institutions began to organize travelling libraries for seamen aboard Scandinavian merchant vessels. The missions to seamen, too, began to realise that they must offer more than religious and devotional literature.