

Tobaksdåse, en såkaldt „kalenderdåse“, fremstillet af Pieter Holm i Amsterdam 1729, med kalender og logtabel. — Handels- og Søfartsmuseet.

Dutch tobacco box, 1729, with calendar and log-table.

HOLLANDSK TOBAKSDÅSE

Efter Amerikas opdagelse kom tobakken ret hurtigt til Europa. Det var hovedsageligt datidens store søfartsnationer: Spanien, Frankrig, Holland og England, der først gav sig til at „drikke tobak“, som det kaldtes dengang. Skikken vandt navnlig indpas hos søfolk og soldater, vel fordi disse som de første oplevede den på deres rejser og krigstogter og oftest kom i forbindelse med ligestillede, som allerede havde lært at benytte det nye nydelsesmiddel.

Vore læremestre på dette kulturområde har sikkert for en stor del været hollænderne. Det fremgår af vor import af tobaksvarer og piber og dåser, som på den tid synes at være foregået gennem hollandske handelsforbindelser.

Hollandske kridtpiber træffes ofte i udgravninger af datidens kulturlag i mange af vore købstæder. I vore museer og private samlinger findes et ikke ringe antal tobaksdåser, som i reglen går under fællesbetegnelsen „hollandske tobaksdåser“, skønt mange af dem påviseligt hidrører fra England, Tyskland, Sverige og vel også Danmark. Fællesbetegnelsen kunne jo imidlertid tyde på, at Holland tidligt har været førende leverandør af den slags tobaksdåser, som senere er blevet eftergjort i andre lande.

En særlig gruppe af de hollandske tobaksdåser, der fremstilledes i 1700-tallet, er de såkaldte „kalenderdåser“, som tydeligt nok har været fremstillet specielt til søfolk og vel især skippere. I disse dåsers låg og bund er der nemlig graveret henholdsvis en evighedskalender og en tabel, hvorved man under sejladsen kan udregne skibets fart.

I låget på den af museet ejede kalenderdåse findes i hver ende et billede af en mand; manden t.v. er forsynet med krone på hovedet og under billedet står: „Voor Christi 45“; t.h. bærer manden bispehue og under billedet ses årstallet 1482, som må være fejl for 1582. De to billeder tjener til illustration af kalenderen, idet de sikkert skal forestille Julius Cæsar og pave Gregor XIII og dermed hentyde til de to kalenderreformer, den julianske i år 45 f. Kr. og den gregorianske i 1582. Mellem de to billeder findes som før nævnt den stedsevarende kalender. Den kan kun bruges, såfremt man ved, på hvilken ugedag 1. januar indtræffer det pågældende år; kalenderen anfører nemlig kun datoerne for denne ugedag året igennem, undtagen i skudårene, hvor de efter 1. marts anførte datoer gælder for den følgende ugedag. Desuden kunne skipperen bruge sin kalenderdåse, som han altid havde ved hånden, til at udregne tidspunktet for månefasernes indtræden i årets løb; ved sejlads i farvande med særlig lav vandstand var man ofte afhængig af den såkaldte springflod, som indtræffer ved ny- og fuldmåne. At gå i detaljer med hensyn til denne udregning vil dog føre for vidt på dette sted. Nederst i kalenderens felter ses fremstillingsåret, 1729.

Logningen foregik på den måde, at man havde afsat et stykke på 40 fod på dækket og lod skibet passere en udkastet træspån el. lign. på vandoverfladen, imedens man talte i en bestemt rytme, gerne to tal pr. sekund. Da man ikke havde lommeur med sekundviser, fandt man rytmen på følgende måde: Man tog en blykugle med vilkårlig vægt, bandt en tråd eller silkesnor fast på kuglen og lavede et øje i snorens anden ende, så at afstanden fra midten af kuglen til enden af øjet var nøjagtigt $38\frac{1}{2}$ engelske tommer; dernæst hængte man øjet på et sted, så kuglen kunne svinge frit og satte den i svingning. Kuglen brugte, hvad enten den var stor eller lille eller gjorde store eller små udsving, et sekund til hver svingning.

Tallene i kolonnerne angiver t.v. de talte halve sekunder og t.h. det antal sømil, som skibet ifølge den foretagne tælling tilbagelægger i vagten. Hver af de korte, vandrette streger efter tallet betyder $\frac{1}{4}$ sømil.

Målene, der ligger til grund for tabellen, er rhinske, idet de folk, der købte disse dåser, hovedsageligt var fra egne, hvor disse længdemål var i anvendelse,

og når dåserne tilsyneladende i størst tal er bevaret i Nederlandene, England, Tyskland og Skandinavien, er det sikkert fordi disse lande til søs i 1700-tallet for det meste har brugt de rhinske længdemål.

Over tabellen findes et billede af en mand med en globus og en passer; det skal formentlig forestille Amerigo Vespucci, der som den første menes at have betrådt Amerikas jord på en rejse i 1497. Dette årstal ses under billedet. Under tabellen er indgraveret en indskrift: „Geen konst maer rijkdom kan Men Verlise daarom Wilt konst Voor rijkdom kiese“: Ingen kunst (dvs. kunnen), men rigdom kan man miste, vælg derfor kunst fremfor rigdom!

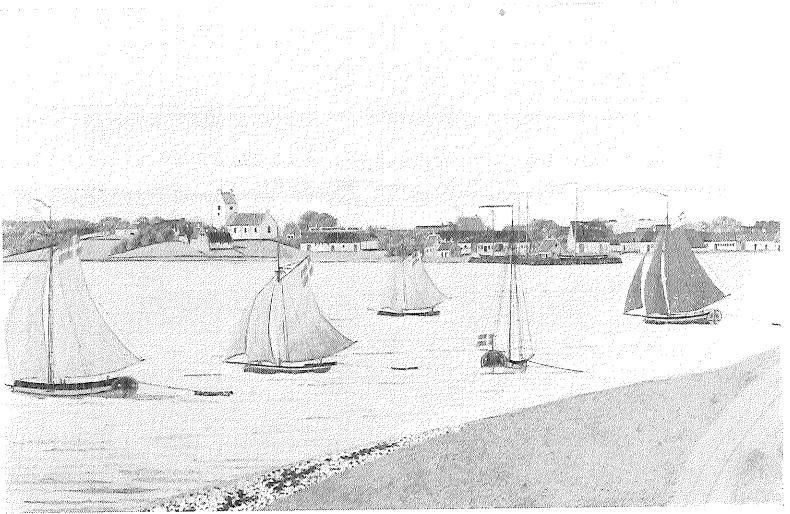
Indskriftens moraliserende indhold står sikkert i forbindelse med livsindstillingen hos den hollandske læremester i sømandskunsten, Pieter Holm i Amsterdam; det var ham, der i sin tid fik den gode idé at anbringe logtabellen på en tobaksdåse; dels fordi sømanden altid havde dåsen ved hånden, når der skulle logges, hvilket skete flere gange i vagten, og dels fordi dåsen, hvis sider er af kobber og bund og låg af messing, var af et egnet materiale, således at tabellen ikke udviskedes. Han døde 1776. Hans valgsprog var: „’t Schip Recht door Zee“ (styr skibet lige over søen); herfra stammer ordene, der findes indgraveret på dåsens forside: „Reght Door Zee“ (lige over søen).

Denne kalenderdåse måler i højde, bredde og længde henholdsvis $3,5 \times 5 \times 17,6$ cm. I materiale, størrelse og form svarer den ret nøje til øvrige kendte „hollandske tobaksdåser“, og interessen for den samler sig da også især om den specielle form for udsmykning, fordi den ud over det rent dekorative også har haft en stor praktisk betydning, og tobaksdåsen har, som det fremgår, engang været en ret væsentlig del af sømandens udstyr.

S. 7ø.

HAVNEN I NYKØBING MORS

Nykøbing nævnes første gang i 1299, da Erik Menved under striden med kirken for sin gæld til ærkebisp Jens Grand tilbød denne blandt andet gods den „Købstad, som kaldes Nykøbing (nova civitas) på Morsø“. Byens heldige beliggenhed ved Limfjorden bød på rige muligheder for fiskeri, søfart og handel, og dens handelsprivilegier blev tidligt udvidet, således at byen i 1460 fik eneret på handelen på Mors. Byens vigtigste indtægtskilde op igennem tiden indtil omkr. 1600 var sildefiskeriet i Limfjorden, der dengang var meget rigt. Svenskekrigene betød en hård belastning for byen i form af indkvartering og skatter. Fra 1700 kan man dog spore en opgang, og korneksporten til Norge tager fart. Sejladsen hæmmes imidlertid stærkt ved de dårlige besejlingsforhold på Limfjorden; oprindelig måtte man overføre ladningen i lægtene. Ved Aggertangens gennembrud 1825 opnåede man fri sejlads til Vesterhavet, og skibsfarten fik et stort, men kortvarigt opsving. Byen nåede at få eget toldsted 1841. Først ved anlæggelsen af Frederik VII's kanal ved Løgstør blev søvejen stabiliseret, og dette har sammen med jernbaneanlæggene og færgeforbindelsen gjort Nykøbing til det, den er idag: en



Indsejlingen til Nykøbing Mors, 1837. Udsnit af gouache af R. H. Kruse. – Handels- og Søfartsmuseet.

The entrance to Nykøbing Mors, 1837.

efter forholdene betydelig handelsby, der kan regne hele det frugtbare Mors og en del af Salling med til sit opland, og en by med højt udviklet industri.

Havnen i sin nuværende skikkelse er anlagt som privat havn i 1788; den blev overdraget til kommunen i 1843, hvorefter den blev istandsat og udvidet. Senere er den blevet udvidet flere gange og består nu af et nordligt og et sydligt bassin, som blev anlagt i 1883. Det nordlige bassin blev ombygget og udvidet i 1926. På østsiden af dette ligger fiskerihavnen med ophalingsbedding. Færgehavnen syd for byens havn blev anlagt i 1889 og rummer færgeleje for statsbanefærgen til Glyngøre.

Nykøbing er depotsted for østersfiskeriet i Limfjorden. Dette fiskeri blev fra begyndelsen, efter at den første østers blev fundet i Limfjorden i 1849, drevet af staten; men siden 1853 har det været bortforpagtet, nu til Limfjords-østers-Kompagniet. I 1880'erne aftog fiskeriet, og i 1885–90 standsede man det helt for dermed at stimulere bestanden. Siden da har fiskeriet været stigende. Kompagniets bygning og depot findes på Ørodde, hvor kompagniet også har egen anløbsbro.

Billedet, en gouache, som er malet 1837 af Rasmus Henrich Kruse, viser Nykøbing havn fra østsiden, fra Ørodde. T.v. ses den dominerende kirke, ragende op over den øvrige lave bebyggelse, næsten på middelalderlig vis. Kirken, der var indviet til St. Clemens, de søfarendes skytshelgen fra gammel tid, blev revet ned i 1890, hvorpå man opførte den nuværende kirke, som

stod færdig året efter på den gamles plads, dog anderledes vendt, således at koret vender mod syd og tårnet mod nord ud til torvet.

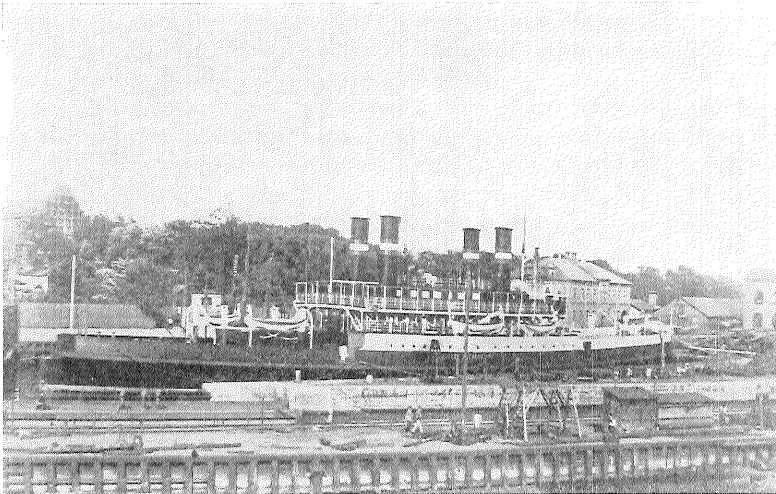
R. H. Kruse (1796–1877) var maler og forfatter. Han blev født i Nautrup som søn af sognepræst Jørgen Kruse. Fra 1828 var han bosat på Fur, hvor han forblev resten af sit liv. De første tredive år foretog han dog lange rejser, særlig i Jylland, hvor han i gouache malede en lang række naive, farveglade prospekter af herregårde, kirker m. v. På disse rejser indsamlede han ligeledes en stor del folkeminder gennem sin rige kontakt med den jævne befolkning, og han var således en årrække meddeler til både J. J. A. Worsaae og Svend Grundtvig ved disses indsamling af danske folkesagn. R. H. Kruse døde 1877 på Fur, hvor han også ligger begravet.

Foruden det her gengivne billede ejer Handels- og Søfartsmuseet en anden gouache fra Kruses hånd, nemlig et prospekt af Ålborg, set fra nord og ligeledes malet i 1830'erne.

S. 70.

H/F „PRINSESSE ALEXANDRINE“

Allerede tidligt foregik overfarten til Nordtyskland fra Gedser, som med sin geografiske beliggenhed syntes at frembyde et naturligt udgangspunkt for en søværts forbindelse til kontinentet. En overfart herfra nævnes omkring



H/F „Prinsesse Alexandrine“ af Gedser på værft ved ombygningen i Helsingør ca. 1905. – Handels- og Søfartsmuseet.

Paddle ferryboat "Prinsesse Alexandrine" of Gedser, built 1903.

midten af 1200-tallet i kong Valdemars jordebog med en afgift af 10 mark sølv „de conductione navium“. Mere kendt bliver overfartsstedet i 1500-tallet, idet denne vej benyttes af kongerne Frederik II og Christian IV og af flere fyrstelige personer på deres rejse mellem Tyskland og Danmark, således f. eks. af hertug Ulrich af Mecklenburg 1556 og 1577 og kurfyrst August af Sachsen 1557 og 1559. Undervejs på den lange rejse benyttede man gerne borgen „Gjetzøgaard“ som bedested; den hørte under kronen og var sæde for lensmanden. Det vides, at Frederik I's datter, Elisabeth, hertuginde af Mecklenburg, døde her 14/10 1586, da hun var på hjemrejsen efter at have besøgt Tyge Brahe på Hveen. Fra denne periode betegnes ruten fra Gedser ligefrem „fyrsteruten“. Da borgen udslcttedes i midten af 1600-tallet, døde ruten hen og opstod først igen i 1886, da der i forbindelse med anlægelsen af jernbanen fra Nykøbing F. til Gedser samt bygningen af en havn sammesteds oprettedes forbindelse derfra til Warnemünde med de såkaldte postdamper. Denne dampskibsroute blev først drevet af Tysk-Nordiske Lloyd; i 1894 overgik driften til de mecklenburgske baner.

Dampskibsforbindelsen afløstes i 1903 af den allerede længe forberedte dansk-tyske færgerute. Indvielsen af denne rute fandt sted den 1. oktober 1903 under store festligheder, som overværedes af bl. a. kong Christian IX og storkurfyrst Friedrich Franz IV af Mecklenburg, dronning Alexandrines fader. Til besøgelse af trafikken blev der fra dansk side indsat to nybyggede dampfærger, „Prins Christian“ og „Prinsesse Alexandrine“. Førstnævnte blev bygget på Helsingør Skibsværft og var Danmarks hidtil fineste færge, og vel dermed Europas. Den pløjede Østersøen, indtil den i 1953 blev sendt på aftægt i Korsør og blev ophugget to år efter. Den var fra ny lidt af et teknisk vidunder for sin tid, med skrue og dobbeltspor og promenadedæk. Da den med 17 kullastede jernbanevogne den 19. september 1903 lagde ud fra Gedser på sin prøvetur, måtte selv de mest skeptiske sydfalstringer indrømme, at det kunne lade sig gøre at sejle på havet med et tog ombord.

„Prinsesse Alexandrine“ var en efter sin tid mere almindelig færge, men samtidig også mere særpræget. Den blev bygget 1903 af F. Schickau, Elbing, og var et hjuldrevet fartøj. Særpræget skyldtes nok i første række, at den var udstyret med fire skorstene, og det danske folkevid var da heller ikke længe om at give den tilnavnet „det omvendte spisebord“. I modsætning til „Prins Christian“ havde den kun et enkelt jernbanespor og blev derfor i reglen kun brugt til passagerbefordring. Den blev allerede et par år efter indsættelsen på ruten ombygget i Helsingør, og de fire skorstene erstattedes med to mindre pompøse, men mere praktiske. Desuden blev den forsynet med endnu et jernbanespor, hvilket forøgede dens og dermed rutens kapacitet betydeligt, idet det samme skete med de to tyske færger, der samtidig var sat ind, „Friedrich Franz IV“ og „Mecklenburg“. I 1922 havde den tjent sig ud på ruten Gedser-Warnemünde og måtte give plads for færgen „Danmark“. Sine sidste år henlevede den som reserve på forskellige ruter, indtil den i 1935 blev ophugget hos Petersen & Albech i København.

Tidsskriftet for Danmarks handelsmarine, „Nautisk Tidende“ bringer i sin udgave 28. oktober 1903 en skildring af færgerne på ruten:

„Af hensyn til det temmelig aabne Farvand mellem Gjedser og Warnemünde og den deraf følgende ikke ringe Søgang er Færgerne byggede særligt med dette Forhold for Øje, de have en Bov, som i Sammenligning med de ældre Færger er mere egnet til at bryde Søen, og til Beskyttelse for Passagerer og Vogne er de helt overbyggede i Forenden. For at kunne køre Vognene igennem Færgeren og derved undgå den tidsspildende Svajning udenfor Havnene har man konstrueret en bevægelig Bak, som, naar Vognene skulle sættes iland eller køres ombord, kan løftes ved Hjælp af Dampkraft og kommer til at staa som en Portal, hvorunder Vognene kører. Til Bekvemmelighed for Passagererne er Færgerne forsynede med et stort Promenadedæk ovenover Vognene, paa dette findes endvidere en Fællessalon, Rygesalon og Styrehus med Lukaf for Føreren. Skøndt Sovevogne overføres, findes der i hver Færge under Dæk et Antal af 14 à 16 Sovekahytter med Plads til 35 à 40 Passagerer; desuden er der ligeledes under Dæk rummelige Saloner saavel for 1ste og 2den Klasse som for 3die Klasse Passagerer. I øvrigt er Færgerne udstyret med al mulig Komfort i Saloner m. m.

De enkeltsporede Færger, som kunne rumme 10 à 11 Vogne, er særlig beregnet paa Passagertrafikken, de skulle overføre Ekspres- og Iltogene og er for at skaffe den størst mulige Ro i Søgang bygget med Hjulmaskiner. Det er Meningen at overføre saavel Post- og Bagage- som Passagervogne, og Opholdet i Gjedser og Warnemünde indskrænkes til det mindst mulige.

De dobbeltsporede Færger er nærmest beregnede paa Godstrafiken og kunne rumme 17 almindelige Godsvogne. For at kunne bruges under Isforhold er disse Færger byggede som Skruefærger med 2 Skruer agter; de have ligesom Hjulfærgerne Ror i Forenden for at kunne styre under Bakning. Da de skulle kunne overføre Iltogene under Isforhold, eller naar Hjulfærgerne er til Efter-syn er de udstyret ganske som disse og er ligesaa hurtigsejlende.“

S. 70.

MATROSARBEJDE

Sømandserhvervet er et af de få fag fra ældre tid, hvori der ikke krævedes nogen prøve før oprykningen og heller ingen fast læretid. Man startede som skibsdreng, blev ungmand, steg til letmatros (halvbefaren) og endte som matros. Matrosen var fuldbefaren, og det forventedes af ham, at han som sådan var en fuldt uddannet sømand, som kunne sit fag til bunds. Det var heller ikke nødvendigt med aflæggelse af prøver, for under det daglige arbejde ombord, som også skibsdrengene måtte deltage i, fik man i løbet af kort tid et ganske præcist indtryk af, hvad hver enkelt duede til. Ved forhyringen angav sømanden, i hvilken egenskab han ville påmønstres, og det var først for ham selv, om han ikke opfyldte de krav, der blev stillet til ham i denne egenskab. En matros, der ikke kunne udføre matrosens gerning, blev af kap-

tajnen uden videre snak degraderet til letmatros med nedsat hyre og medfølgende vanære. Selv en styrmand kunne risikere at blive degraderet.

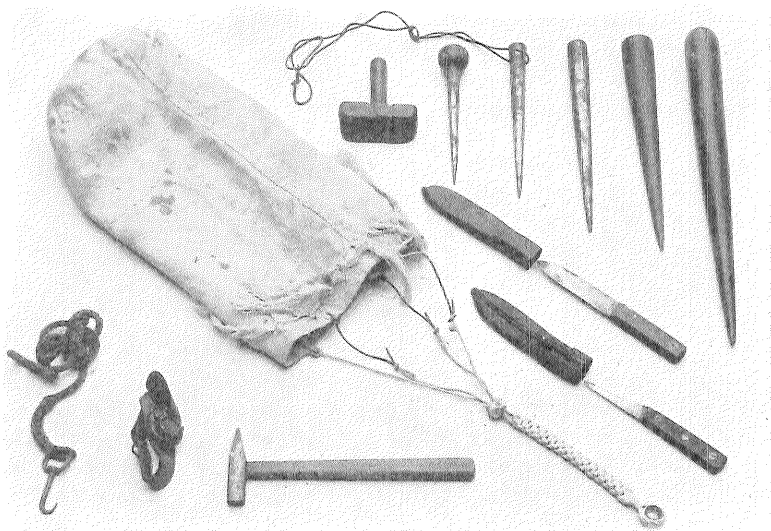
Hvilke krav kunne man nu stille til en fuldbefaren? Et gammelt ord opsummerer sømandens pligter i at *beslå, rebe og styre*. Det er dog en lovlig forenklet formulering, for i virkeligheden skulle han kunne så at sige alt ombord, bortset naturligvis fra navigeringen og andre officersarbejder. Den middelalderlige sølov *Consolato del mare* opremser, hvad man kan forlange af sømanden: han skal kunne gå i skoven og fælde og save tømmer, gøre rebslagerarbejde, bage brød, bemande en båd, laste og losse, hente drikkevand i land, bringe købmændenes gods ombord, kølhale skibet, arbejde med sejlene, bære brænde og hjælpe med til at vedligeholde skibet.

Det 19. århundredes opfattelse udtrykker skibslægen *A. G. Drachmann*, digterens far, der i sine erindringer beretter om et togt til Vestindien 1831-32: „En virkelig matros, en fuldbefaren mand, . . . er en mand, man skal have agtelse for, fordi han fortjener det. Han har nemlig, førend han nåede så vidt at fortjene matrosnavnet, gået en praktisk skole igennem, så alvorlig og så farefuld som få eller måske ingen af hans på den sociale stige ligestillede på landjorden. Han er begyndt som lærling (kahytsdreng i koffardimarinen), er derefter avanceret til halvbefaren og omsider til helbefaren, hvilket mindst har taget fem-seks år af hans levetid, som er tilbragt på kortere og længere sørejser på alle årstider og i reglen i de forskellige klimater, ikke sjældent under de mest farefulde omstændigheder, under mange slags savn, og til tider har han måttet arbejde og anstrænge sig mere end nogen usøkyndig kan forestille sig, thi i ihærdigheden af hans anstrængelser har undertiden hans eget liv og skibets sikkerhed været afhængig.

Han har i sin læretid lært at kende takkel og tov af hele rejsningen, at færdes der med en kats smidighed og en øvet håndværkers behændighed, ofte om natten i mulm og mørke, i storm og uvejrr; som rorgænger lært at styre skibet efter den angivne kurs og, såvidt muligt, holde skibet fri for bråd- og styrtsoer, og med snarrådighed og ikke sjældent med den alvorligste fare lige for øjnene øjeblikkelig at udføre den givne kommando. Han har lært at forfærdige det skibmandsgods, der jævnlig bruges om bord, og den forskellige måde, hvorpå linegoods befæstes på de forskellige genstande (stik osv.); som skamfilingsgast at udbedre og sammenføje (splejse), hvad der er slidt eller bristet; at stuve en last på den hensigtsmæssigste og mest betryggende måde, selvfølgelig under opsyn og vejledning af skibmand eller styrmand, osv., osv. Den mand, der har gennemgået denne skole og tilfredsstillende udfylder sin plads ombord, er en virkelig matros.“

Som man ser var det både en farlig og meget krævende uddannelse.

Hver sømand satte en ære i at have sin skibskiste og sin køjesæk i bedste orden. Til sit værktøj syede han selv en sejldugspose, som han pyntede med frynses og andet knyttarbejde, ofte med påsyede eller påmalede initialer og årstal. Posen, der var ca. ½ m lang og ca. 20 cm i diameter, havde rund bund. Den var ophængt i 4-6 snore, som løb sammen i en strop i flettet



Sømandens værktøjs- eller sejl(mager)pose med indhold: klædekølle, pren, merlespir, fid, skedeknive, sejlkrog, sejlmagerhandske og hammer.

Sailor's ditty bag, or rig bag, with serving mallet, marling-spikes, splicing fids, sheath knives, sailmaker's hook and palm, and hammer.

fancy-work med knobe ved enderne og et øje til ophængningen. Ved hjælp af en forskydelig ring kunne posen snøres til. Indeni var der langs siderne lommer til de små redskaber. Posen havde sin plads ved køjens hovedende.

Den indeholdt fremfor alt det værktøj, sømanden havde brug for til splejsning og bændsling: flere *prene*, *fid*, *merlespir* og *splejsehorn*, dvs. spidse „pinde“ i forskellig størrelse, de mindre af stål, de større af træ, til at bore ind i tovværket, når der skulle splejSES, og tvinge de enkelte dugter fra hinanden. De blev holdt pudsede og blanke af sømanden og var hans kæreste eje. Mest havde de et øje i den tykke ende og en strop derigennem, så han kunne have dem om halsen, når han arbejdede i riggen, og ikke risikerede at tabe dem. Det kunne blive en alvorlig sag for den, der fik en sådan tung genstand i hovedet. Dernæst var der en *klædekølle*, som brugtes, når et tov skulle bevikles eller bændsles, en rulle *merling*, dvs. tjæret hyssing, hvormed man lagde bændslingen, og et stykke *voks* til indgnidning af merlingen.

Så var der sejlmagerværktøjet: en *sejlkrog* med stjert, til at hugge i sejlet for at holde sømmen strakt, mens man syede, *sejlmagernåle* og *lignåle*, i reglen anbragt i et *fedthorn*, dvs. et kohorn, ornamenteret med indskæringer og fyldt med fedt, tælle eller marv, så nålene dels ikke rustede, dels gled lettere

gennem den svære sejldug, – og en *sejlmagerhandske*, bestående af en læder-ring til at spænde om hånden, med et fingerbøllignende metalstykke med fordybninger i til at presse nålen gennem sejldugen.

Endvidere var der andre redskaber som *hammer*, *knibtang*, *mejsel*, *syl*, *kal-fatrejern* og – ikke at forglemme – sømandens vigtigste redskab, hans *skede-kniv*.

En saks var ikke noget, man brugte ombord; kun kniven kom i betragtning, når et reb skulle kappes eller et stykke sejldug skæres til. Ved arbejdet i takkelagen, hvor man måtte holde sig fast med den ene hånd, måtte man altid have den beredt.

God kniv i rette tid
redder mangan sømands liv!

citerer Holger Drachmann. Kniven er et mandighedssymbol; sømanden sleb den skarp og var stolt af den. Undertiden kunne han forsyne den med et fint håndtag af hvaltand, som var ornamenteret med indridsede tegninger. Kniven sad i skeden, som var fastgjort til livremmen og i reglen var skudt om på ryggen; her generede den ikke under arbejdet, og man kunne trække den både med venstre og med højre hånd. Man kunne også have den i en strop om halsen. Under slagsmål kunne kniven hurtigt trækkes, og strenge bestemmelser i ældre tiders søartikler skulle forhindre sår og mord, når knivene blev blottet. På de store sejlskibe brækkede styrmanden tit spidsen af knivene for at undgå den slags.

Den her viste pose er foræret til Handels- og Søfartsmuseet af kaptajn F. Kaadtmann i Randers, der for et halvt hundrede år siden syede den til sine grejer ombord på den engelske fuldrigger „Olona“ på rejse fra Portland til Queenstown. Tidens tand, eller rettere musenes, har gnavet den, og rusten har plettet den, men den fører tankerne hos den gamle sømand tilbage til den tid, da skibene var af træ og mændene af jern.

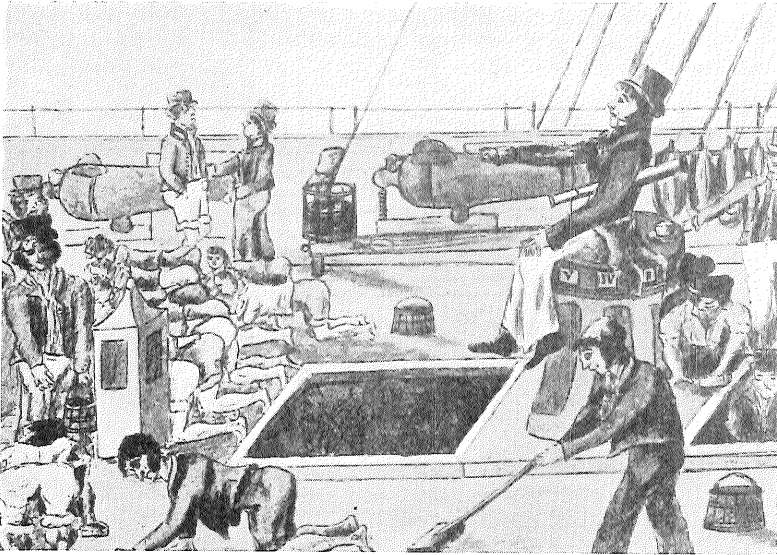
H. H.

„SALMEBØGER“, „BØNNEBØGER“ OG „BIBLER“

Der er ikke mange, der er så renlige som søfolk. Deres skibe er pinligt propre, så man kan spise pandekager fra dækket, og deres hjem på landjorden er ligeledes nette. Trangen til renlighed går langt tilbage. 1634 besøgte den franske gesandt de danske orlogsskibe, og hans sekretær melder, at han og hans følge undrede sig over, at alle dæk skinnede af renlighed.

Denne nethed og sirlighed var imidlertid købt dyrt, når man ser det fra mandskabets side. Det var dem, der måtte slide og lægge „knofedt“ til, og det var dem, der opsummerede sømændenes slavetilværelse på yankee-skibene i den berømte *Philadelphia katekisme*:

Six days shall you labour and do all you are able,
And on the seventh holystone the decks and scrape the cable.



Morgenvagten på et engelsk orlogsskib i begyndelsen af 1800-tallet ifærd med at *holystone* dækket under løjtnantens befaling. Tegning af forfatteren, kapt. F. Marryat på National Maritime Museum, Greenwich.

F. Marryat på National Maritime Museum, Greenwich.

“Holystoning” the quarterdeck on board an English man-o’-war. Drawing by Capt. Marryat, beginning of the 19th century.

For de fleste sejskibssømænd stod skuringen af dæk som noget af det værste og mest meningsløse ombord, navnlig i sejskibenes sidste periode. I ældre tid var man øjensynlig ikke så skrap med skuringen. Dækket blev selvfølgelig skrubbet og spulet grundigt og længe hver morgen i søvand, og man brugte skrabejern til at fjerne snavs og maling fra dæk og skibssider. Men op i 1700-tallet opkom den praksis at strø vådt sand på dækket og skure det med en sten, så det blev blændende hvidt. Og dermed begyndte for alvor martyriet for „begsnuderne“, som i forvejen ikke var forkælede af deres officerer.

Sandet – man kunne også bruge aske – var billigere end soda, hvorfor det på danske skibe med en fin hentydning til marstalskippernes sparsommelighed kaldtes „marstallersoda“. Pudsigt nok kaldtes det på de berygtede *Blue Nose hell ships* fra Nova Scotia for „Nova Scotia-soda“. Man hentede sandet gratis i sække fra stranden. Det kunne gnides over dæksplankerne med et stykke sejldug, der i reglen var lagt om en træklods, men langt almindeligere var det at bruge en skuresten.

Fra først af har man anvendt mursten, og dem holdt man fast ved på alle

nationers skibe. Men også pimpsten kunne bruges, og på engelske skibe fandt man ud af, at sandsten var bedre end mursten. Man brugte en finkornet, forholdsvist blød og porøs, grå eller gullig sandsten. Af og til sendte man folkene i land for at hente nogle sække sandsten, hvor der var et stenbrud, man kunne få dem fra. Disse sandsten kaldtes *holystone*s (hellige sten). De fandtes i forskellige størrelser. Selve *holystone'n* var af form som en mursten, men lidt mindre. En større slags kaldtes *bibles*. De sad i en træ- eller jernramme og havde et skaft, så de kunne skubbes frem og tilbage, mens sømanden stod op. De små flade sten, der kunne holdes i hånden og komme ind i alle kroge, kaldtes *prayer books*, og de var måske de mest forhadte af dem alle.

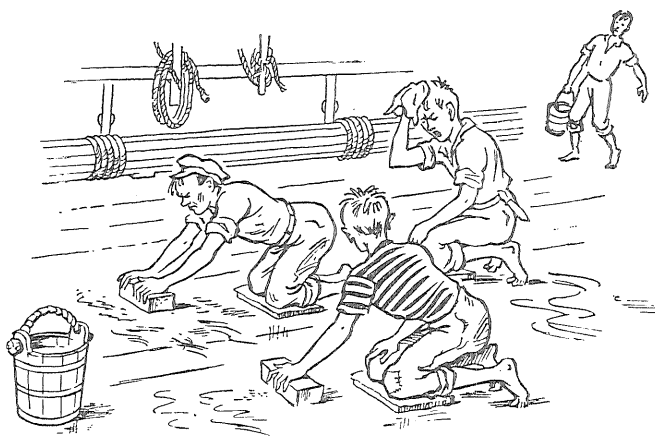
Man har spekuleret på, hvorfra disse kirkelige navne stammer. Den mest populære forklaring er nok den, at de første sten var sønderslagne gravsten, som man fik fat i på kirkegården ved St. Nicholas kirke i Great Yarmouth, da man gik i land for at hente sand. Derfra betegnelsen „hellige sten“ eller *ecclesiastical bricks* (kirkelige sten). Mere sandsynlig lyder den forklaring, at man måtte knæle ned og bøje sig ligesom i bøn, når man brugte dem. Det kan også være, at ordene „bibler“ og „bønnebøger“ er blevet brugt fra først af i spøg for at angive stenenes størrelse, og man ud fra dem har dannet udtrykket *holystone*s, som altså da er sekundært.

Også i andre sprog blev lignende betegnelser benyttet. På tysk talte man om *Gebet-* og *Gesangbücher* (bønne- og salmebøger), og på norsk og dansk kaldte man murstenen for *sømandens salmebog*.

De helt store sten, som der måtte to eller flere søfolk til at hale frem og tilbage over dækket, kaldtes *hand organs* (lirekasser). De kunne være store som seks mursten og var omgivet af et jernbånd. Men det allerstørste monstrum var en *bear* (på dansk kaldet *bjørnen* så tidligt som 1839). Det var en tung trækasse, som var fyldt med tunge brokker af *holystone*s og vådt sand og med en groft knyttet matte nedenunder. I hvert hjørne var der et stærkt tov, så fire sømænd kunne trække bæstet frem og tilbage, frem og tilbage i monotont idioti. Sandet dryssede ud gennem matten og ned på dækket.

Den ældste omtale vi kender af skuring med sten og sand er fra 1772, hvor der fortælles fra en hollandsk slavefarer på rejse fra Guinea til Surinam: „Efter at dækket er blevet vædet med saltvand, lader man alle slaverne sætte sig på hug ved siden af hinanden i flere rækker. Hver får en hollandsk mursten („mopssten“) i hånden, og med den må de skure dækket i takt, idet de skraber ind imod sig. Alle må vende sig på samme tid, og mens de snart arbejder forlæns, snart baglæns, bliver der hele tiden hældt nyt havvand over deres hoveder og over dækket. Denne noget anstrengende øvelse varer henimod to timer og har blot til formål at beskæftige dem og give dem bevægelse, så de kan holde sig raske.“

Her siges det altså rentud, at skuringen er blot for at beskæftige slaverne. Spørgsmålet er nu: er skikken fra først af opstået på slaveskibene, eller har man før den tid kendt den på almindelige koffardiskibe? Det kunne være fristende at tro, at den virkelig står i forbindelse med slaveskibene, for sku-



Dækket skures ombord på en af de store tyske Kap Horn-farere, bark „Nürnberg“ af Hamburg, 1902. – Efter Carl Kircheiss: Wasser, Wind und weite Welt (Hamburg 1953).

“Holystoning” on board the German bark “Nürnberg” of Hamburg, 1902.

ringen er jo slavearbejde, men vi mangler samtidige vidnesbyrd, der kan oplyse os om sagens sammenhæng.

I 1805 hører vi fra det danske skib „Fredensborg“, at dækket på søn- og helligdage blev skuret med hvide sandsten. I kahytten brugte man små sten og på dækket en kvadersten, som blev trukket frem og tilbage i tove. Det tyder på, at skuringen ikke er noget nyt, der lige var indført. – Omkring 1800 gjorde den engelske skibslæge Blane opmærksom på, at den daglige spuling og vand-pjaskning på dækket gjorde skibene fugtige og dermed sundhedsfarlige. Han anbefalede derfor, at man brugte sand, der var varmet ved kabyssen, så det kunne opsuge fugtigheden på dæk, samt sten til skuring, og dette indførtes i den engelske flåde. 1809 hører vi fra et engelsk lineskib, at 6–12 mand trak tunge sten hen over dækket og skurede det. Et hold matroser, hver med sin kalksten i hånden, fulgte og skurede efter. På dette tidspunkt er slaveriet allerede sat i system, som man ser.

I det kommende århundrede lå mandskabet på de fleste skibe vagt efter vagt, i godt som i dårligt vejr, i sol og i måneskin – det sidste påstås i hvert fald om Nova Scotia-farerne – på knæ på dækket og gned med hver sin sten, overvåget af bådsmænd, der tømte pøse af vand og strøede sand på, og styrmænd, som skældte ud, så snart der blev en pause i arbejdet, og var parat til at knalde synderne ned med en kofilnagle eller sparke dem hårdt. Hver enkelt måtte sørge for at holde trit med kammeraterne. For rytmens skyld talte bådsmændene ofte højt: et – to, et – to, eller søfolkene istemte en lang og dræ-

vende *skureshanty*; det kunne godt lyde som bøn og salmesang, – jfr. udtrykkene „saying prayers“ og „syngne salmer“ derom.

Anstrengelsen og den uhensigtsmæssige stilling gav rygsmerter og hold i nakken, hudløse knæ, følelseløse arme og blodige fingre og negle. Tørst og sult plagede dem, og sand og træpulp svinede dem til. „Et fint skib giver en skidden matros!“ I dårligt vejr skyllede de kolde søer over dem.

Resultatet af skuringen blev ikke sjældent katastrofalt. Sømændene blev glimrende skurematroser, men dårlige søfolk, sagde man, og på de rigtige *hell-ships* mistede de ofte helt pippet og blev åndeligt knækket under det komplet formålsløse, trættende arbejde og den fysiske mishandling. Det værste var, at de vidste, at når dækket var snehvidt, fik de ordre til at smøre kultjære på det, hvorefter de kunne begynde forfra igen. Som man forstår havde skuringen ikke altid blot det formål at få dækket pænt; meningen var ikke sjældent at nedbryde folkenes frihedsvilje og selvstændighed, at plage dem ud over alle grænser og at gøre dem dødtrætte, så de ikke kom på gale tanker. Sømanden kendte ikke til moderne fritidsproblemer; de blev løst ved overarbejde, – naturligvis uden betaling. Og var der ikke nok arbejde, fandt man nemt på noget. Man kunne f. eks. begynde at skure med sejldug og sand, først vådt, så tørt, derpå med en mursten, og så igen med tørt sand og kork, så gik tiden så dejligt. Skuringen var en slags beskæftigelsesforanstaltning, men af den slags som i vore øjne er det rene vanvid.

Men selvfølgelig var skipper stolt af sit dæk, der var „hvidt som hundetænder“, og når så alt messingværket var pudset så det skinnede, og kabyskorstenens kobberrør lyste som solen, blev han rost af de gæster, der kom ombord i havn. Men det kunne hænde, at sømanden i raseri smed de forhadte skuresten overbord trods fare for at blive straffet. I reglen var det dog nok således, at han trods sin værkende ryg og i uskyldig uvidenhed om, hvor umenneskeligt han var blevet misbrugt, selv var stolt over resultatet af sin flid.

Skipper vågede som en vagthund over sit fine dæk. Søfolkene måtte ikke gå med søm i sålerne for ikke at sætte mærker i plankerne, og ve den arme mand, der kom til at spille tjære eller maling på dæk – han kunne næsten risikere at blive myrdet. Der er eksempler på, at hvis én kom til at spytte en klat skråsovs på dækket, blev han tvunget til at lægge sig ned og slikke den op.

Men tiderne ændres. Sømændene rykkede op fra at være slaver til at blive mennesker, og redere og officerer opdagede til deres forbavselse, at de ikke mere fandt sig i alle ydmygelser og hensigtsløse arbejder. Tilmed var der ikke tvivl om, at den idelige skuren sled dæksplankerne ned i løbet af kort tid, så de ret hurtigt måtte fornyes. Det var for dyrt at skure dæk på den måde; der var mere effektive og skånsomme rensmidler.

I 1931 kom der en generel ordre for den amerikanske orlogsmarine, at det fra da af var forbudt at bruge holystones til dæksplankerne, med mindre klatter og pletter ikke kunne fjernes på anden måde.

Længere er det altså ikke, siden den gamle skik officielt blev afskaffet i USA. Det lyder vist utroligt for de fleste.

Vi vil ikke tage sømandens stolthed over hans properhed fra ham, – selv om den dybeste årsag til den måske simpelthen er den, at den er blevet ham påtvunget og indpodet ubevidst i form af unyttigt skrubbe- og pudsearbejde, for at få hans fritid beskåret og hans sjæl kuet. I så fald er den måske alligevel for dyrt købt.

H. H.