

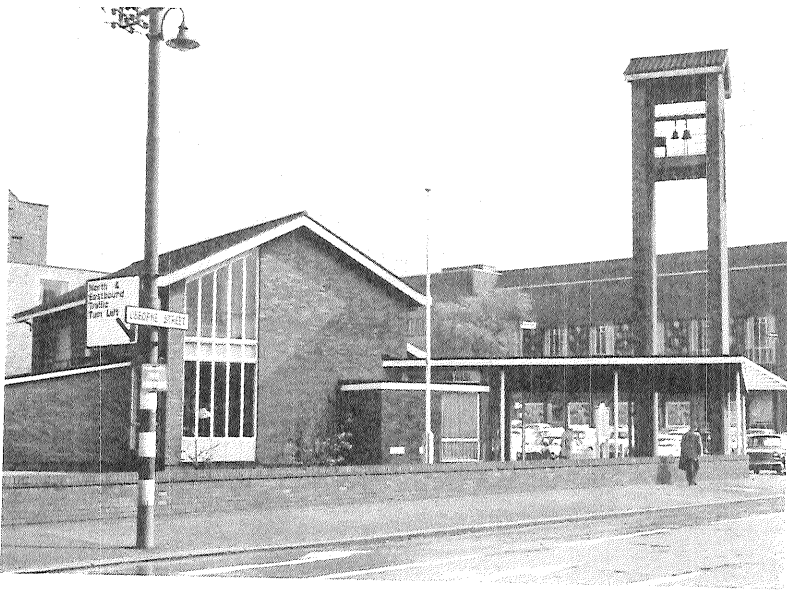
Den tidligere danske sømandskirke, St. Peter, i Ming Street, Poplar, London, nær West India Docks, bygget 1873. Med sine gule murstensmure og det sorte skifertag var det en typisk repræsentant for sin tids arkitektoniske idealer. I 1959 afløstes den af en moderne kirke på Commercial Road. Nu står den gamle kirke, der har været lejet ud til kantine, foran sin nedrivning. – Fot. Henning Henningsen 1967.

The former Danish Seamen's Church, St. Peter's, in Poplar, London, built in 1873 and replaced by a modern church in 1959.

DANSK SØMANDSKIRKE I FREMMEDE HAVNE

fylder den 12. november 1967 hundrede år, idet institutionen blev stiftet i København d. 12. nov. 1867 under det noget besværlige navn „Den danske Forening til Evangeliets Forkyndelse blandt skandinaviske Sømænd i fremmede Havne“. Initiativet blev, såvidt det kan ses, taget af grosserer og skibsreder Johan Adolph (1813–91), indehaver af firmaet Fr. Th. Adolphs Enke, og den senere biskop H. V. Sthyr.

Allerede i begyndelsen af 1800-tallet var der i England og de Forenede Stater blevet dannet forskellige selskaber, som drev mission blandt sømænd, og 1864 greb bevægelsen over på Norge, der som det første land på kontinentet stiftede en sømandsmissionsforening.



Den gamle danske St. Nikolaj sømandskirke i Hull, bygget i 1871, blev bombet i grus under 2. verdenskrig. I 1954 rejstes en ny kirke, bygget af røde mursten og i moderne arkitektur, med åbent klokketårn, åben indgang og den egentlige bygning, som indeholder kirkesal, læsesal, opholdsrum, billardrum, køkken m.v.
 - Fot. Henning Henningsen 1967.

The modern Danish Seamen's Church in Hull, built in 1954 in place of old St. Nicholas Church from 1871 which was totally destroyed by a bomb during World War II.

Den danske forening, hvis formand blev den ansete teolog dr. Chr. Kalkar, kunne i løbet af kort tid oprette fire stationer i de havnebyer, som danske skibe især anløb: Hull (1868), London (1869), Newcastle (1872) og Hamborg (1875). Der blev udsendt sømandspræster og bygget kirker, i Hull således i 1871, i London 1873 og i Newcastle 1875. Alle disse steder var der danske kolonier, hvis medlemmer også søgte kirkerne. Mens foreningen i begyndelsen helt lagde vægten på det religiøse arbejde blandt sømænd: gudstjenester, møder, skibs-, syge- og fængselsbesøg, viste det sig snart, at dette ikke var tilstrækkeligt. Sømandens lod var ikke altid misundelsesværdig i sejlskibstiden. Ombord var boligforhold og kostspørgsmål fra de ældste tider ordnet på ganske utilfredsstillende vis, ligesom sømandens arbejdskraft blev udnyttet på en for os at se meget hensynsløs måde. Klimaet ombord var heller ikke altid lige godt, og sømanden havde svært ved at få sin ret, hvis han blev ilde behandlet,

udnyttet eller snydt af reder eller kaptajn. I land ventede en skare landhajer: boardingmastere, handlende og tøse på ham, parat til at lokke hans hyre fra ham på enhver tænkelig måde.

Der var derfor al mulig grund for sømandspræsterne til at optage et socialt arbejde blandt søfolkene. Der indrettedes læsestuer med lys og varme, aviser og blade, så de kunne få den savnede hjemlige hygge, og skrivestuer med papir og blæk, for at de kunne skrive hjem; sømandspræsterne opbevarede søfolkernes hyre på betryggende vis og sendte pengene hjem, så de ikke gik i de forkerte lommer. Der blev i al beskedenhed oprettet biblioteker, så de kunne få lidt godt at læse i, selv om de fleste bøger var mere af opbyggelig end underholdende art. Programmet på stationerne blev mere alment præget, med foredrag, lysbilleder, musik osv. Fra slutningen af 1870'erne indførtes overalt de populære julefester, med uddeling af gaver, især sokker, vanter, tørklæder, muffedisser, osv., som flittige damekredse i hjemmet strikkede. Et vigtigt punkt på programmet blev også udflugter i de fremmede byer og deres omegn. Først senere kom sporten ind i billedet.

Foreningens økonomi var i mange år yderst beskeden. Staten og private gav tilskud, og flere testamentariske gaver indgik. Men det var først op i 1930'erne at et landsomfattende kredsarbejde kom rigtig i gang, med tusinder af interesserede folk, som samlede penge sammen til arbejdet, foranstaltede basarer og udsalg osv.

1902 oprettedes en station i Libau og 1913 en i Gent, men verdenskrigen 1914 bevirkede, at den første måtte lukke for bestandig og den sidste midlertidig. Ellers kom man lempeligt gennem krigen, bortset fra en enkelt brandbombe i læsestuen i London.

Efter første verdenskrig gik arbejdet trægt. Først 1926 kunne Gent genåbnes. I 1938 oprettede man en station i Danzig og i 1939 en i Antwerpen, men så kom 2. verdenskrig, og den blev en katastrofe. Seks af de danske kirker blev ødelagt af bomber – kun den i Newcastle stod uskadt tilbage –, og arbejdet vanskeliggjordes ved krigshandlinger, restriktioner, u-bådskrig osv. Forbindelsen med England afbrødes totalt efter Danmarks besættelse. Men sømandspræsterne blev på deres post, hvor det var muligt, og gjorde et stort arbejde blandt søfolk, krigsfanger og andre danskere i udlandet.

Efter 1945 begyndte det store genopbygningsarbejde. Der indrettedes og byggedes nye kirker i Hull (1948, – først en finsk trækirke, 1954 en rigtig murstenskirke), Newcastle (1949), Hamborg (1952), London (hvor man 1952 overtog en ældre kirke, St. Katharine's til menighedskirke, og 1959 byggede en ny sømandskirke), Antwerpen (1962). Nye stationer oprettedes i Rotterdam (1954), Yokohama (1955; en ny kirke byggedes 1964), New York (1957), Baltimore (1957), Lissabon (1961), Callao-Lima (1962) og Hongkong (1967).

Mens de første sømandsstationer var koncentreret om Nordsøen og for Libaus vedkommende om Østersøen, vil man se, at arbejdet efterhånden har ændret karakter. Sømandskirken må følge skibsfarten, og denne har ændret

sig væsentligt i de forløbne 100 år. Derfor er sømandskirken ved at blive global. Hvor danske skibe sejler, bør den danske sømandskirke være, er slogan'et. Det kræver penge og initiativ.

Sømændenes indstilling til sømandsmissionen har langtfra altid været positiv; mange har anset den for at være reaktionær og antisocial. Nu synes det imidlertid, som om de har accepteret den og anerkender dens arbejde som kristelig velfærdsinstitution. Statistikken fortæller med tørre tal om den flittige brug, sømændene gør af stationerne. Et samarbejde med Handelsflådens Velfærdsråd har været etableret igennem mange år til gensidig tilfredshed.

Med den norske, svenske og finske sømandsmission har der fra de første år været snævre forbindelser, og skandinaviske sømænd kan nu vente at finde en skandinavisk sømandsstation i de fleste af de største havnebyer verden over.

Henning Henningsen

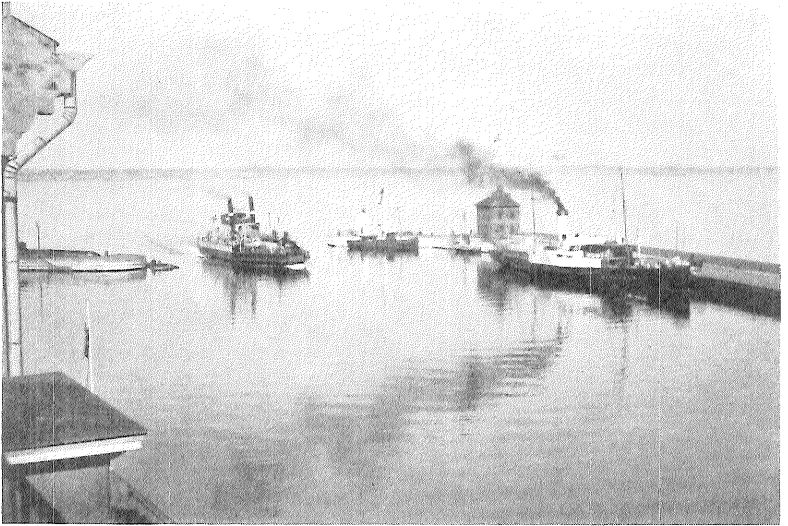
HELSINGØR – HELSINGBORG – OVERFARTEN

Første gang vi i historien hører om færgefart på det smalleste sted i Øresund, mellem Helsingør og Helsingborg, er i 1294, da ærkebiskop Jens Grand, der var taget til fange i Lund af kong Erik Menveds broder, Christoffer, i lænker førtes over Sundet til sit fangenskab på Søborg slot. Sikkert længe før vikingetiden har der været trafik på tværs af Sundet, og op igennem tiden har den stadig taget til.

I nyere tid varetoges overfarten af det helsingørske færgelav. Med deres små, åbne både kunne færgemændene ikke byde deres passagerer synderlig komfort, og det kan kun have været i fineste magsvejr, at nogen kunne finde nydelse i turen. Mere bekvemt har man nok trods alt kunnet nyde søluften ombord på de større dampskibe, som Helsingør Dampskibsinteressentskab fra begyndelsen af 1840'erne lod varetage en del af overfarten trods ihærdig modstand fra færgemændene. Man erindrer blandt de mange skibsnavne fra den tid „Hamlet“, „Horatio“, „Ophelia“ og „Laertes“, der alle var hjulskibe. Omkring 1880 kom DFDS ind i billedet med hjulskibene „Gefion“, „Gylfe“ og „Øresund“; de to første var søsterskibe. Interessen for disse „moderne“, store skibe voksede i den grad, at det i 1882 medførte ophævelsen af det flere hundrede år gamle færgelav. Senere blev koncessionen på ruten givet til et svensk selskab med skibene „Thunberg“, „John Swartz“ og „Stockholm“. Det drejede sig dog kun om en kort periode.

Tiden stillede stadig større krav til godstransporten mellem den skandinaviske halvø og Europa. Fra dansk side bestræbte man sig på at lette presset ved at udbygge jernbanenettet på Sjælland; kystbanen blev anlagt og ført igennem til havnen i Helsingør, og den nye stationsbygning blev bygget. Den gamle station, der afsluttede den næsten 30 år gamle nordbane, lå højt oppe i land, og godsbefordringen til havnen var hidtil foregået ad en hestetrukken bane.

DSB havde overtaget sundruten i 1888 og indsat S/S „Masned Sund“. Det var dog ingen jernbanefærge, så besværet med omladningen af godset var sta-



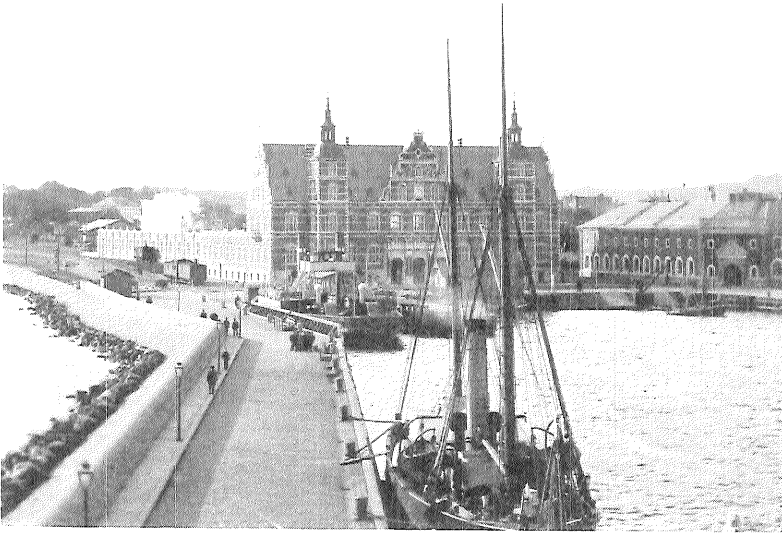
Indløbet til Helsingør statshavn omkr. århundredskiftet. En af de første hjulfærger på vej ind; ved molen ligger en af de to populære Øresunds-både, hjulskibene „Gefion“ eller „Gylfe“.

One of the ferry paddle-boats entering Elsinore harbour ab. 1900.

dig lige stort. Man drog derfor konsekvensen af situationen og lod på Helsingør Skibsværft bygge den første rigtige færge til ruten. Det var en hjulfærge, som havde en dampstyremaskine for rorene både for og agter, noget for tiden ganske nyt og enestående. Den fik navnet „Kronprinsesse Louise“ og afleveredes 11. oktober 1891. Imidlertid blev den først indsat i regelmæssig trafik ved jernbaneoverfartens åbning 10. marts 1892, da færdiggørelsen af færgelejet i Helsingborg var blevet forsinket.

Stor var derfor glæden på begge sider af Sundet og vel nok i hele Norden hin martsdag kl. 12. Middagstoget fra København var netop rullet ind på Helsingør pompøse, nye banegård ved havnen, og få minutter senere afgik dampfærgeren „Kronprinsesse Louise“ på sin første ordinære tur over Øresund. Imponeret var man, som det fremgår af det gamle ugeblad, Illustreret Tidende, der skriver:

„Nu går imidlertid „Kronprinsesse Louise“ i regelmæssig Fart, og man kan saaledes ved dens Hjælp køre i sin egen Salonvogn, hvis man har en saadan, lige oppe fra Trondhjem eller Sundsvall og ned til Brindisi. Det hele ny Jærnbaneanlæg ved Havnen i Helsingør er holdt i passende evropæisk eller maaske rettere ikke bestandig borgerlig dansk Stil. Der gaar som et Pust af Storstadsliv hen over Pladsen foran den slotslignende Stationsbygning, naar Dampfærgeren



Helsingør statshavn i 1890'erne med det nye færgeanlæg og banegården i nederlandsk renæssancestil, opført 1889-91 efter tegninger af Chr. Holsøe og H. Wenck.

Elsinore harbour in the 1890's with the new railway station and ferry berth.

bruser ind i Havnen og Passagerer og Gods i broget Forvirring transporteres over til det ventende Tog. Er det ved Aftenstid, lægger de elektriske Lamper deres skarpe hvidlige Skær hen over alt, som naar inden for deres Lysvidde, og det hele ser endnu mere fremmedagtig ud end ellers. Selve Dampfærgen er naturligvis i den sædvanlige Pramstil, tung og kluntet at se til udvendig, men elegant monteret i de for Passagererne bestemte Rum og ellers vistnok fortræffelig indrettet til sin Bestemmelse. Den er meget passende opkaldt efter Kronprinsesse Louise, der jo er et levende Bindeled mellem de to Nationer“.

„Kronprinsesse Louise“ var den første danske færge med elektriske lys, idet der på dækket strålede fire fine, elektriske lamper, og til passagererne var der indrettet luksuriøse plydsaloner. Den blev ombygget og forlænget i 1905 og sejlede med mindre afbrydelser på overfarten indtil 1935, hvorefter den blev solgt til ophugning. På ruten indsattes i 1898 hjulfærgen „Kronprins Frederik“, ligeledes bygget på Helsingør Skibsværft. Den kom senere til Lillebælt-overfarten og Odesund-overfarten, inden den blev ophugget i 1938. Den første skruefærge, „Helsingborg“, kom i 1902; også den var bygget i Helsingør. Den blev senere indsat på Sallingsund-overfarten under navnet „Glyngøre“,

men den hjalp dog til på Øresund i travle stunder, indtil den for et par år siden udgik.

Da Lillebælt-overfarten lukkede, kom i midten af 1930'erne de to færger „Dan“ og „Fyn“ til Helsingør, og den sidstnævnte omdøbtes til „Svea“. I 1935 kom automobilfærgeren „Kronborg“ til, og da førkrigstidens sparekniv havde kappet begge ender af den, vandt den i folkemunde kælenavne som „Klods Hans“ eller „Altankassen“. Denne færgeres indretning med den høje overbygning, som gav passagererne mulighed for større nydelse af turen i salonen højt over vandlinjen med vidt udsyn over Øresund, var egentlig noget næsten revolutionerende på området, en ting, som datiden måske ikke agtede så meget på, men som nu ser ud til at ville sejre på de moderne færger og rutebåde, vel som et uigenkaldeligt publikumskrav. „Klods Hans“ sejler endnu og er billig i drift, eller var det i hvert fald tidligere. Som en DSB-mand engang spøgende skal have udtrykt det: „Den sejler over for 11,85!“ Og det er jo ikke mange kroner.

Forholdene under 2. verdenskrig betød her som andre steder en vis stagnation i udviklingen. Først i 1955 vovede man atter at anskaffe nyt materiel, igen leveret fra værftet i Helsingør; det var den dieselelektriske „Helsingør“. I mellemtiden havde man klaret sig med de gamle færger samt den i 1916 ligeledes i Helsingør byggede færge „Orehoved“ fra Masnedund-overfarten; den blev ombygget og stærkt moderniseret i 1950 og omdøbt til „Kärnan“. „Helsingør“ fulgtes i 1960 af den dieselelektriske „Hälsingborg“, der byggedes i Svendborg.

Sidste skud på stammen er „Najaden“, som også er dieselelektrisk drevet og indrettet til at kunne medføre både automobiler og jernbanevogne; dens mål er specielt afpasset efter målene på de allerstørste passagervogne af den helt nye type, der udvikles i Tyskland til international trafik. „Najaden“ er konstrueret af Helsingør Skibsværft og bygget af Aarhus Flydedok, hvorfra den afleveredes og indsattes på ruten netop den 10. marts 1967, 75-års dagen for overfartens åbning.

Svend Jørgensen

VAGT TIL SØS

Ordet vagt har i virkeligheden tre betydninger ombord. Først selve begrebet vagt, der skal holdes, dernæst det hold, som har vagt, og endelig den tidsperiode, der holdes vagt i.

På sejskibene plejede man, såsnart skibet stak til søs, at lade mandskabet opstille på dæk til mønstring og til inddeling i to vagter. Disse kaldtes almindeligvis styrbords og bagbords vagt. Ombord på orlogsskibe talte man om kongens og dronningens kvartér. Kvartér betyder vagt, formentlig fordi vagtperioden i ældre tid har været på et kvart døgn, 6 timer, i stedet for senere 4 timer.

Efter traditionen var styrbords vagt kaptajnens, men bagbords vagt var første styrmands. Da kaptajnen ikke personligt anførte sit hold, overtog anden styrmand styrbords vagt. Inddelingen begyndte med, at 1. styrmand efter at

have set sig folkene an udsøgte sig en velegnet sømand, ung, stærk, adræt, pålidelig, og udtog ham, hvorefter 2. styrmand udtog den næste til sin vagt. Således gik det skiftevis, og på den måde blev de to vagthold så ensartede i kvalitet som muligt. Efterhånden som de bedste blev udtaget, stod de ringere tilbage, og det var selvfølgelig flovt for dem, som blev taget som de sidste. Styrbords vagten opstilledes i styrbords side, bagbords i bagbords side.

Fritaget for vagt var i reglen håndværkerne: tømmersmand, sejlmager, smed, donkeymand og på større skibe bådsmænd, kok, hovmester, læge, præst, hvor sådanne var ombord. De kaldtes „borgerskabet“ (engelsk: *idlers*) og blev meget misundt, fordi de kunne sove i fred hele natten igennem. Til gengæld arbejdede de hele dagen. Kun i tilfælde af „alle mands tårn“, når skibet var i en kritisk situation, måtte de give en hånd med. På mange skibe var tømmersmand og sejlmager dog vagtsmænd, når man var uden for de rolige zoner.

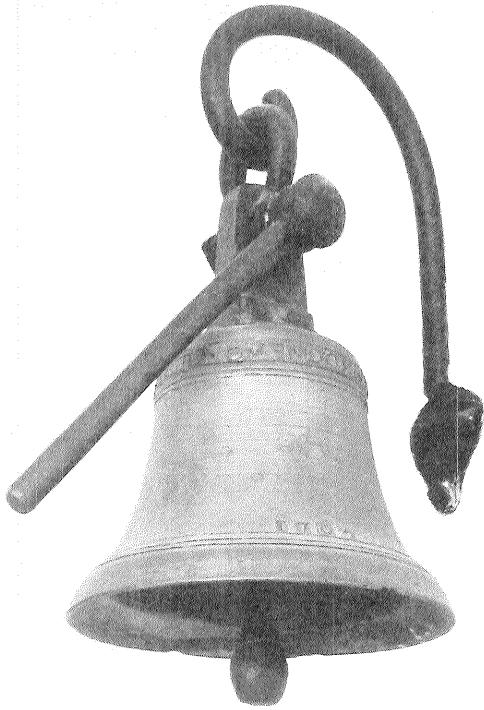
Det var gammel skik, at kaptajnens vagt, altså styrbords vagt, tog den første vagt ombord, når et skib stak til søs, eller som man sagde: kaptajnen tager det ud, men 1. styrmand bringer det hjem, dvs. tager første vagt på hjemturen.

På orlogs- og kompagniskibe samt hvalfangere, hvor der var en meget stor besætning, blev mandskabet inddelt i tre vagter (f.eks. kaldt kongens, dronningens og kronprinsens vagt). På den måde fik mandskabet mindre arbejde og længere frivagt.

Døgnet var fra gammel tid delt i 6 vagter à 4 timer. Da det maritime eller nautiske døgn, „etmålet“, går fra middag til middag i modsætning til det astronomiske døgn, der går fra midnat til midnat, regner man i reglen vagtinddelingens begyndelse fra kl. 12 middag. I ældre tid dog sædvanligvis fra kl. 20, da „første vagt“ blev opsat, når skibet begyndte sin rejse.

Vagterne havde forskellige navne. Her anføres de gængse:

Kl.	Skandinavisk	Hollandsk	Tysk	Engelsk
12-16	eftermiddagsvagt	namiddagswacht	Nachmittagswache	afternoon watch
16-20	plafod	platvoot	Plattfuss	dog watch
20-24	første vagt	eerste wacht	Frühwache, erste Wache	first watch
00-04	hundevagt, anden vagt	hondewacht	Hundewache	middle watch, graveyard w.
04-08	dagvagt	dagwacht	Tagwache, Morgenwache	morning w., death w.
08-12	formiddagsvagt	voormiddagswacht	Vormittagswache	forenoon w.

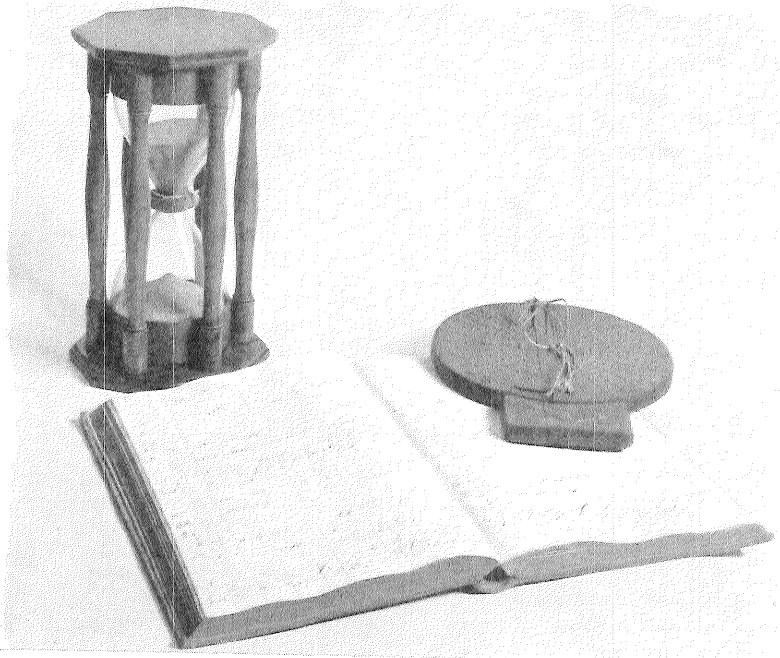


Fransk skibsklokke af malm- og søvlegering, støbt 1764 i Chalons af Lescuyer. Klokken, der er 33 cm høj og har en diameter på 24.6 cm, bevæges ved hjælp af stangen og har ikke, som det ellers i reglen er tilfældet, en „stjert“ bundet til knebelen for at slå den mod slagringen. – Handels- og Søfartsmuseet.

French ship's bell from 1764.

Som man vil se, svarer den skandinaviske inddeling til den hollandske og tyske, som den formentlig er påvirket af.

Betegnelsen *platfod* for vagten fra 16–20 er muligvis opkommet ved at folkene havde en fornemmelse af at blive platfodet ved at stå og gå så længe; som vi senere skal se, blev den i reglen slået sammen med eftermiddagsvagten.



Timeglas eller sandur. På journalen, der stammer fra brig „Zwillinge“ af Kiel (1834–38), ligger et pindekompas fra Grønlandske Handels bark „Thorvaldsen“, hvor det blev brugt helt op i 1920'rne til angivelse af den sejlede kurs. — Handels- og Søfartsmuseet.

Hour-glass, traverse-board and log-book.

Hundevagten fra 00–04 sættes i forbindelse med, at i den tid sover alle, men vagtholdet våger over skibet som hunden i land over bondens gård. Men i ordet ligger der vel også, at den regnes for den værste vagt, — jfr. et hundeliv, et hundevær. Det engelske *dog watch* har intet dermed at gøre. Man antager, at ordet kommer fra *dodge watch*, hvis mening måske er, at man i den kan slappe lidt af og snyde for arbejdet. I reglen fik man lov til at fortælle, syng og spille og more sig i den tid.

Betegnelsen *graveyard watch* for vor hundevagt hentyder nok til, at spøgelserne på den tid plejede at drive deres spil, eller måske til at der da var så roligt som på en kirkegård. *Death watch* derimod skal have sit navn af, at de fleste ulykker ombord øjensynlig plejer at finde sted i perioden kl. 04–08.

I hver periode holdt den ene af grupperne vagt, mens den anden havde

frivagt og kunne sove eller hvile sig. For nu at undgå, at samme gruppe havde vagt til samme tid døgn ud, døgn ind, måtte man ændre inddelingen hvert døgn. Det kunne gøres på forskellig måde. På skandinaviske skibe gjorde man det i reglen sådan, at man slog eftermiddagsvagt og platfoden sammen, således at det ene vagthold den ene dag havde uafbrudt vagt fra kl. 12 til 20, mens det havde frivagt i samme periode næste dag. I en todøgns periode ville vagterne altså blive fordelt således:

Kl.	Første døgn	Andet døgn
12-16 } + 16-20 }	styrbords vagt	bagbords vagt
20-24	bagbords vagt	styrbords vagt
00-04	stb. vagt	bb. vagt
04-08	bb. vagt	stb. vagt
08-12	stb. vagt	bb. vagt

Hvorefter man begyndte forfra.

I realiteten vil dette sige, at hvert vagtmandskab havde vagt det ene døgn i 16 timer og det næste i 8 timer og havde fri hhv. 8 og 16 timer.

På engelske skibe gjorde man det i reglen anderledes, idet man delte *dog watch* fra kl. 16 til 20 i to halvdele à to timer og skiftede på flg. måde:

Kl.	Første døgn	Andet døgn
12-16	stb. vagt	bb. vagt
{ 16-18	bb. vagt	stb. vagt
{ 18-20	stb. vagt	bb. vagt
20-24	bb. vagt	stb. vagt
00-04	stb. vagt	bb. vagt
04-08	bb. vagt	stb. vagt
08-12	stb. vagt	bb. vagt

På den måde fik man en mere ligelig fordeling af arbejdstiden, nemlig hhv. 14 og 10 timer pr. døgn. Skandinaviske sømænd, der var forhyrede på engelske skibe, foretrak langt denne vagtinddeling for den hjemlige.

I sejskibstidens sidste periode strakte man ofte vagterne mellem kl. 8 og 24 på følgende måde:

Eftermiddagsvagt	kl. 13-19, dvs. 6 timer
Første vagt	- 19-24, - 5 -
Hundevagt	- 00-04, - 4 -
Dagvagt	- 04-08, - 4 -
Formiddagsvagt	- 08-13, - 5 -

Det gjorde man både på hollandske, tyske og skandinaviske skibe. Det gav knap så uudholdelig lange tårn, men bedre sovemuligheder.

Når man gik „vagt om vagt“, skulle den daglige arbejdstid i gennemsnit blive på 12 timer, dog fordelt over hele døgnet og faldende i kortere perioder, hvad man imidlertid hurtigt vænnede sig til. I fritiden, frivagten, indgik undertiden spisetiderne, skafningen. Imidlertid var det på mange nationers skibe skik, at officererne pressede endnu mere arbejde ud af søfolkene ved at lade dem gå *arbejdsvagt*, dvs. at frivagten om dagen ikke fik lov til at gå ned, men skulle opholde sig på dæk nogle timer af fritiden og foretage et eller andet arbejde, f.eks. fra kl. 8-10 og 12-15. Dvs. at arbejdstiden blev på 14-15 timer i gennemsnit i døgnet. Denne arbejdsvagt var uhyre forhadet af søfolkene. I England uddøde den af sig selv omkr. 1900, og i Tyskland blev den forbudt ved lov 1902 efter den store sømandsstrejke i Hamborg, men i Danmark holdt den sig længere, især på de små, ofte underbemandede skibe. Efterhånden indså dog mange kaptajner, at den kun tjente til at udmatte folkene og forbitre klimaet ombord, og under 1. verdenskrig forsvandt den på de fleste skibe.

I hårdt vejr kunne frivagten risikere at blive udpurret til at hjælpe vagtholdet med arbejder, det ikke kunne klare alene, især ved rebning og bjergning af sejl eller ved vending under krydsning. Derved gik en stor del af den knapt tilmålte tid til at hvile og sove tabt, samt til at foretage egne arbejder som vask, syning, eventuelt skrivning og læsning. Frygtet var især passagen i øst-vestgående retning om Kap Horn. Her hændte det tit i sejlskibenes tid, at hele mandskabet mange døgn igennem måtte klare sig med et minimum af søvn. Oftest havde de ikke en tør trævle på kroppen i ugevis, og madlavningen var i høj grad vanskeliggjort i den høje søgang.

Tidsinddelingen ombord blev markeret ved slag på skibsklokken hver halve time. Det kaldes at „slå glas“. Denne betegnelse stammer fra ældre tid, hvor man på grund af skibets urolige gang ikke kunne have ure ombord, men måtte bruge time- eller sandglas, som løb ud i løbet af en halv time. Ved vagtens begyndelse blev glasset vendt, og efter en halv time, når det var tomt, slog rorgængerens et slag på den klokke, der hang ved rattet, og vendte glasset. En halv time senere, når det atter var udløbet og første time af vagten var gået, blev der slået to slag på klokken („to glas“) og glasset atter vendt. Således fortsatte man til 8 glas, der markerede otte halvtimer eller fire heltimer, altså vagtens udløb. Timeslagene på klokken var dobbeltslag med en lille pause imellem hvert par, hvorimod ulige slag blev slået enkeltvis. 4 glas lød således: kling-kling - kling-kling, 5 glas: kling-kling - kling-kling - kling.

Udkikken på bakken gentog rorgængerens slag ved at slå på den store klokke forskibs.

En halv snes minutter eller et kvarter før vagtens udløb blev frivagten purret, så den kunne overtage vagten. Udpurringen kunne ske på forskellig vis. I ældre tid sang skibsdrengene på de store skibe en sang eller salme med mange vers. Første vers lød på danske kinafarere i 1700-tallet:

Op! Sømand kæk og brav!
Kvartersråb atter lyder.
Løs trætte broder af,
som kald og pligt dig byder.
Vågn op! kom frem! vær snar!
Vi stunde nu til ro.
Vor vagt nu ende har,
den gik så vel og fro.

Endnu op mod vor tid kunne man f.eks. synge på danske skibe:

Rejs, rejse ud nu den styrbordske vagten,
rejs ud af køjerne hver eneste mand.
Rejs ud den mand, der har udkik på bakken,
der ser han nøje efter sejlere og land.

Rejs ud I jyske stude,
tag træskostøvler på,
nu er frivagten ude,
I skal på dækket gå.

Ellers skete det mest ved råb som f.eks.: Rejs ud af køjerne overalt! – Tørn ud til vagt, tørn ud! Er I vågne? – Op, op og se land, der er sorte piger på kajen!

Frivagten kom så på dæk for at mønstres og afløse vagten. Først blev rorgænger og udkiksmand afløst. Rorgængerens meddelte den styrede kurs, og udkikken meldte f.eks.: Alt vel! Ingenting bemærket! Sejler til bagbord! Lamperne brænder klart! eller lignende. Hilsner blev udvekslet: God vagt! – God søvn! og så forsvandt den gamle vagt hurtigt i lukafet, mens det nye hold overtog ansvaret.

De der ikke havde speciel tjeneste som rortørn og udkik, blev sat til andet arbejde. Om natten i godt vejr skulle de blot holde sig parat (*"stand by"*) og fik på mange skibe lov til at lægge sig hen og „slange sig“, ja måske endda tage en lille lur. Men på skibe, hvor det gik strengt til, fik de ikke lov til dette, ja måske ikke engang til at sludre sammen. Det var heller ikke på alle skibe der vankede en opstrammende kaffetår.

Vagtens arbejde var foruden at passe ror og om natten udkik og lanterner specielt at tilse sejlene, rebe dem, bjærge dem om nødvendigt, brase

dem. Var der i kritiske situationer tale om større arbejder, end vagten selv kunne udføre, f.eks. vending eller hurtig bjergning af sejl, blev frivagten som nævnt også purret. Nogen kompensation for den tabte hvile blev ikke givet.

Farten skulle også logges med visse mellemrum, i reglen hver time. Ved hjælp af pindekompasset førte man regnskab over fart og styret kurs, så man kunne indføre disse oplysninger, der var så nødvendige for „gisningen“ af skibets position og udregningen af bestikket, i skibsjournalen.

Da træskibene i reglen ikke var helt tætte, måtte vagten gerne pumpe skibet læns inden vagtskifte. Var skibet lækt, måtte frivagten også purre ud for at pumpe. Det var ikke noget sømændene elskede.

Et årvågent mandskab ombord er af største vigtighed for skibets ve og vel. Det er derfor ikke noget under, at skibsartikler og sølove har sat strenge straffe for den, der forsover vagten, dvs. sover over sig og ikke møder op, for den som falder i søvn, når han passer udkik eller rat, og for den der møder beruset på vagt eller drikker sig fuld. Det sidste kunne i 15-1600-tallet koste synderen livet eller i bedste fald tamp og kølhaling.

Henning Henningsen