

SØMANDENS DRIKKELSE

Af

HENNING HENNINGSEN

Som en naturlig fortsættelse af forfatterens artikel „Sømandens kagebog“ i årbog 1976 følger her en undersøgelse af, hvad sømanden drak ombord i sejlskibenes tid. Som man husker, var maden ikke altid lige appetitlig, og der var sandelig heller ikke megen glæde at hente i de daglige drikkevarer. Hvad man fik, var hovedsagelig ferskvand, som det var umuligt at holde friskt og rent. Det tynde skibsol holdt sig heller ikke længe. Spiritus blev kun sparsomt tildelt som medicin, men kunne give nogen varme og trøst i det daglige slid. Forholdsvist sent kom te, kakao og kaffe til som fuldgyltig erstatning.

I SØMANDENS drikkeprogram ombord indgik der sjældent stærke sager. Hovedparten var før som nu ferskvand. Det er sikkert derfor, at så mange sømænd drak umådeholdent, når de nåede land. Havnebyernes „sailor-town“ lokkede med alt det, de havde måttet savne på de lange rejser over det ensomme og farefulde hav.

Medbragt vandforråd

Før afrejsen gjaldt det om at forsyne sit skib med så rigeligt og så rent og frisk drikkevand som muligt. Bedst var det at få „springvand“ fra kilder, hvor det kom purt og køligt fra jordens indre. Fra Troense på Tåsinge fortælles, at der langs stranden var tre kilder med godt vand, omsat med nedgravede tøndes, hvori det samledes, og her forsynede de lokale skibe sig med drikkevand. Almindeligvis fragtede man det ud i en rengjort skibsjolle, som blev fyldt til essingen med ferskvand og bugseret ud — helst uden for mange saltvandsskvæt — til skibet, hvor det blev øst op i pøse og spande i skibets fadeværk. På Thurø anbragte man en trærende fra en kilde ned til bådene, og i Bandholm var der i havnebassinet en ferskvandskilde, omgivet af en træramme, og her forsynede man sig med vand, som ganske vist kunne være noget brakt.

Hvor der ikke var kilder, måtte man tage vandet fra rindende bække og åer. Derimod var det farligt at fylde op fra stillestående damme og

søer, for slet ikke at tale om moser, og heller ikke brøndvand var altid lige rent. I hvert fald skulle man helst lade det stå, så slam og urenheder sank til bunds, før man fyldte det på tønderne.

I de fleste større havne var der anbragt aftapningssteder, så man ikke behøvede at slæbe vandet fra byens vandposte. I Helsingør nedlagde man 1576 egetræsørledninger fra dammene bag byen og ned til denne. Fra et „vandhus“ ved havnebroen solgte man ferskvand til skibene. Et privat vandkompagni stod for salget. Her hvor så mange skibe årligt ankrede op for at betale øresundstold, blev der tit slagsmål blandt de ventende søfolk, der lå i deres både for at få de medbragte tønder fyldte, og der måtte streng justits til, for at enhver fik efter tur uden at gå de andre for nær. Man måtte straks anmelde sig hos vandmanden og pænt blive i køen.

Lignende vandfyldningssteder fandtes både i København og i andre danske byer, og også overalt i udlandet, hvor der kom mange skibe. Ofte var der gjort noget ud af dem med murede kanaler, stenrender eller i hver fald trærender, som førte vandet ned til havnen, enten til springvand, til kummer, cisterner eller aftapningssteder. Og overalt var der trængsel og slagsmål. I reglen var det skibets egne både, der hentede vandet. Undertiden fyldte man som omtalt båden med vand og bugserede den ud, men i reglen havde man let håndterligt fadeværk med, som blev fyldt fra hanen eller pumpen gennem en vandslange. En sådan var syet af læder eller af tjæret sejldug og var noget tykkere end en brandslange. Den øverste ende var formet som en tragt. I denne pumpedes eller hældtes vandet, som så løb gennem slangen, der var stukket ind i spunsen på tønden. På Københavns toldbod fandtes der i 1800-årenes begyndelse på vandfyldningsstedet, siges der, to vandslanger på hver 8 alens længde og én på 5 alen. Ombord på skibene brugte man også vandslanger, når tønderne var hejst ombord og vandet skulle styrtes (hældes) i de større fade eller læggerser i lasten. Slangen var også praktisk, når man selv tog vand fra en kilde, idet man kunne lægge dens mundstykke op i denne, så vandet løb igennem og ned i tønderne eller båden.

Af praktiske grunde var der i mange havne „vandmænd“, som på bestilling hentede de tomme tønder ombord og bragte dem fyldte tilbage i deres kystbåde. Undertiden kunne de have flere både på slæb, når det drejede sig om større leverancer.

En speciel slags fladbundede vandbåde med indbyggede, godt kal-



Vandfyldning i Helsingørs havn 1859. Skibene på reden har sendt både ind med fadeværk for at indtage ferskvand fra Helsingør Vandcompagnies lille hus, bygget af træ som et græsk tempel. Vandet, der løb gennem udborede trærender fra damme over byen, pumpes ind gennem slanger. Ofte opstod der slagsmål blandt de utålmodigt ventende søfolk. Udsnit af litografi efter maleri af C. Fred. Sørensen.

Crew piping fresh water into barrels from the Water Company's building in Helsingør harbour, 1859.

fatrede trug nævnes af Aubin i hans marineordbog 1702. De brugtes i Holland til at transportere ferskvand, hvorved man sparede at håndtere det besværlige fadeværk. Også i den franske marine kendte man i 1700-årene de såkaldte „cisterner“, en- eller tomastede fartøjer med en kasse under dæk fra for til agter, hvori vandforråd til selv store skibe kunne rummes. Vandet blev pumpet op i fadene ombord gennem en slange. Den danske orlogsflådes første „vandcisterne“ var jagten „Ravnen“ (ca. 1785). Dens tank skulle egentlig have været beklædt med bly for tæthedens skyld, men heldigvis undlod man det, da man forstod det ville være skadeligt for sundheden, selv om man ikke var helt klar over blyets giftige karakter. Den næste cisterne var „Regnbuen“, som

søsattes 1790 og var konstrueret af E. W. Stibolt. Senere kom der andre til. Deres største kapacitet var på 600 tønder. I 1860'erne leverede sø-officeren Sophus Paulsens jernrobåd ferskvand til skibene i Københavns havn, og samtidig var der to dampbåde „Dan“ og „Svalen“, som dels var vandbåde, dels bugserbåde. På samme tid havde Helsingør vandbåde med tanke, som lå parat til at opsøge skibene med ferskvand. Lignende både fandtes flere steder. Helt moderne var det på øen St. Helena, hvorfra tankbåde allerede i 1860'erne gik ud med vand til de forbisejlende klipperskibe, lagde sig op ad dem og sejlede med et stykke, mens vandet blev pumpet over, uden at skibene behøvede at stoppe.

Det var selvfølgelig ikke gratis at få vand leveret. Tit var det også omstændeligt at skaffe det, og leverandørerne tog, hvad de kunne klemme ud af skipperne. Da disse skulle have vand, måtte de pænt betale, selv når priserne var ublu. En pris på 3–5 shillings pr. ton var vel normal, men nogle steder kunne man komme op på det dobbelte. På visse pladser som f.eks. i Belize (British Honduras) var vand lige så dyrt som øl, hvorfor man kun købte det allernødvendigste.

Opbevaring af drikkevand ombord

Krukker

Fra oldtiden ved vi, at fønikerne, grækerne og romerne ofte førte deres vandforråd med sig i lædersække, især af gedeskind. Talrige vrangfund i Middelhavet består af amforæer, spidsbundede, slanke lerkrukker. Uden tvivl har de fleste af dem indeholdt drikke, vand eller vin, mens andre har været til flydende varer, spec. olivenolie. Langt op i tiden har man i middelhavsegnene fragtet vand i bredbugede, fladbundede lerkrukker. Sådanne krukker var lettere håndterlige og mere tætte end trætønder, og var de ikke glaserede, holdt de vandet dejligt køligt, idet lidt af indholdet sivede ud gennem de porøse sider og fordampede, så der afgaves varme. De var derfor velegnede til fart på troperne. Undertiden opbevarede man skibsofficerernes vand i dem, mens mandskabets var i tønder.

I mange tilfælde fandt lerkrukker også vej til nordeuropæiske skibe. En del af dem kunne stamme fra Østen og være bragt hjem af ostindie- og kinafarerne, som f.eks. de sortbrændte „martavaner“, lerkrukker fra Siam, og bojanerne, kinesiske stentøjskrukker. Skibe, der fo'r på Mellem-

amerika, brugte indianske krukker, og skibe på Afrika anskaffede sig krukker af de indfødte.

Krukkerne, der var ret store, var ofte trensede, dvs. omgivet af et vævet eller knyttet netværk af tovværk eller tjæret hamp til beskyttelse. De måtte surres så godt, at de stod fast i deres stativer, så de ikke rovsede og knustes i stærk søgang, hvilket let kunne forårsage en katastrofe. Var der ikke plads til dem under dæk, kunne i hvert fald de mindre krukker hænges op i stag og vant, hvad der må have set ejendommeligt ud. Eller også kunne man anbringe dem i gallerierne i fri luft.

Krukkerne var lukkede med en træprop eller et trælæg, tættet med et lag sejldug. En lerkrukke, der havnede på et Rømskib (nu på Handels- og Søfartsmuseet), har følgende mål: højde 85 cm, største diameter 60 cm, bundens diameter 24 cm og mundingens diameter 40 cm. På Statens sjöhistoriska Museum i Stockholm findes en vandkrukke, ca. 125 cm høj, fra en svensk ostindiefarer.

I troperne kunne man lære af de indfødte at bruge kalabasser og tykke bambusrør til mindre vandbeholdere.

Fadeværk

I nordeuropæiske skibe blev vandet opbevaret i trætønder af forskellig størrelse, det såkaldte fadeværk (eller fustage). I vikingetiden nævnes „vandkar“ og „vandfade“ ombord. Senere blev fadeværket efter sin størrelse inddelt i faste typer:

Læggers (også lægger, ligger(s)), flertal læggerser (hænger sammen med at ligge, jfr. svensk vatnliggare, hollandsk legger, engelsk leager), om de store fade. De kunne også forekomme i halv størrelse (halve læggerser). En tom læggers vejede ca. 180–200 pund.

Fad (til ordet fatte = rumme; jfr. oldnord. fat, tysk Fass, eng. vat). Vægten af et tomt fad var omkr. 140 pund. Ofte brugte man i st. f. betegnelsen fad ordet *farken(s)* (fra holl. varken, som egentlig betyder so, hentydende til den buttede form). Der nævnes også halve og kvarte fade eller farkens (hhv. én og en halv tønde).

Tønde (jfr. holl. ton, ty. Tonne, fransk tonne). Vægten i tom tilstand 34 pund. Der nævnes hele og halve tønder.

Anker (jfr. tysk og holl. Anker), små tønder, der mest blev brugt til øl, vin og brændevin. Der nævnes også hele og halve ankere.

Oksehoved (vist fra eng. hogshead = svinehoved), om store tønder på 6 ankere, ialt ca. 230 potter. De brugtes især til vin.

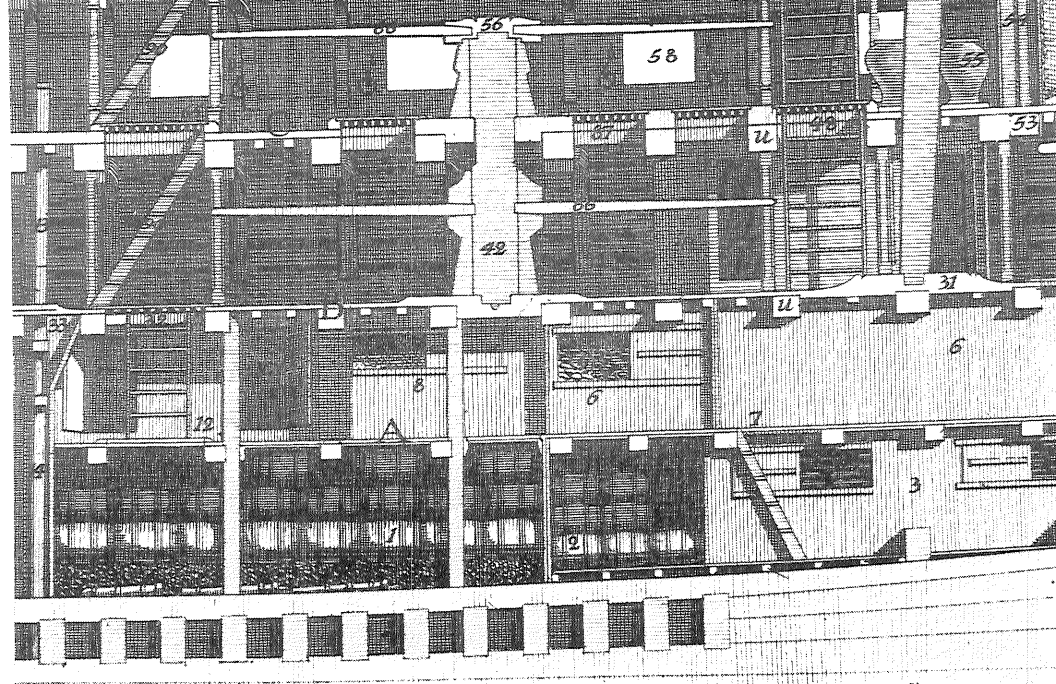
Disse forskellige betegnelser på fadeværket kom efterhånden til at angive faste rummål. F. eks. regnede den danske orlogsflåde i første halvdel af 1800-årene med flg. omtrentlige mål:

	længde	største diam.	indhold i potter
Læggers à 5 tønder	4' 7½"	3'	680
Fad à 2 tønder	3' ½"	2' 4¼"	272
Tønde	2' 5¾"	1' 10¾"	136
Halvtønde	1' 11½"	1' 6¼"	68
Anker	1' 7½"	1' 2½"	38
Halvanker	1' 3½"	1'	19

Fadeværket var lavet i bedste bødkerarbejde, sammensat af krumme staver af egetræ. Læggerserne havde 30 staver, fadene 24. Beholderne var bredest på midten (bugen) og havde cirkelrunde bunde. I bugen var et hul, spunsen eller spunshullet, lukket med en spunsprop, som kunne være sat ned i en spunsdug, et stykke gammelt sejldug, for tætningens skyld.

Tøndestaverne var langt op i tiden sammenholdt med flere trætønde-bånd af vidjer, flækkede pilegrene ell. lign. De var dog ikke særlig holdbare, idet de nemt kunne sprænges, løsnes eller rådne op. Man kunne styrke dem ved at lægge bånd af tovværk om. Bedst var 8-10 solide jern-tønde-bånd for at hindre, at tønderne faldt i staver og indholdet lækede ud.

Man var klar over, at træet i fadene påvirkede vandet. For at undgå muggenhed og forrådnelse imprægnerede man derfor ofte fadene indvendig. Man kunne f.eks. sænke et glas med 2 kubiktommer salt og ½ lod vitriololie ned i dem og lade det fordampe. Denne proces gentog man, hvis fadene havde været brugt flere gange. Man kunne også fylde dem med kogende vand og lade dem stå 2-3 dage, hvorefter vandet styrtes og et stykke antændt svovltråd blev anbragt i dem; derefter sættes spunsproppen i, så røgen rigtig kunne trænge ind i træet. I Frankrig mente man at have erfaring for, at vandet derved kom til at holde sig godt, mens man i Danmark tidligt havde opdaget, at vandet



På dette udsnit af et stik i F. H. af Chapmans Architectura Navalis Mercatoria (Stockh. 1768), pl. XXXII, ses averteringen i en 40 kanoners fregat med 400 mands besætning. I bunden ligger fadeværket med drikkevand til 2½ måneds forbrug, stuvet mellem ballastens småsten og stuvetræ. Foroven på kanondækket t.h. står et par lerkrukker (nr. 55) med vand til afkøling til brug for agtergasterne i kahytten.

Section of a 40 cannon frigate (1768), showing barrels stowed in the hold. On the gun deck, above right, a couple of earthenware jars in which drinking water for the officers is being cooled.

i de svovlede fade rådne meget hurtigere end i de usvovlede. Man kunne også behandle dem indvendig med harpiks, olie eller beg, men dette var heller ikke heldigt, fordi det gav gunstige betingelser for bakterier og alger og fremskyndede gærings- og forrådnelsesprocesser, ligesom det gav vandet afsmag.

Man prøvede også at skylle fadenes inderside i kalkvand, der afsatte en skorpe, hvorved vandet ikke kom i direkte forbindelse med træet. Før 1800 fandt man ud af at forkulle indersiden, og dette var ganske effektivt og hjalp med til at bevare vandets friskhed noget, selv om det til gengæld fik en underlig røget smag og blev fyldt med sorte partikler, som måtte

sis fra. Man kunne forøvrigt også bruge kulpulver af træ- eller benkul i vandet.

Fade, der havde været brugt til vin, brændevin eller øl, egnede sig ikke til drikkevand. Dog mente man, at gamle romfade var gode.

Havde der været fordærvet vand i fadene, skulle de omhyggeligt renses først; de slimagtige urenheder skulle fjernes med koste, sand og vand og skylles bort, og derpå skulle man komme lidt ulæsket kalk i fadene, overhælde kalken med vand, røre det om med en kost og omhyggeligt skylle efter i rent vand.

Fadeværket blev stuvet i skibets last i liggende stilling, de tunge læggerser underst, derover et par lag farkens og oven over dem tønder og mindre fadeværk. De blev anbragt side om side tværskibs, liggende i langskibs retning med spunsen opad. Det underste lag måtte være sikret med solide jerntøndebånd, da det måtte tåle et voldsomt tryk.

Nogle steder lagde man fadene i småstenspakning, så de lå fast og godt, eller man gravede dem ned i ballasten. Andre steder lavede man over skibsbunden eller oven på ballasten, hvad enten den bestod af sand eller jern, et rammeværk af tømmer, en slags stol, på hvilken fadene kunne ligge tørt, så slagvandet, den fugtighed som samledes på gr. af små eller større utætheder i skroget, ikke kunne nå dem og få træet til at rådne. For at undgå rovsning af fadene måtte hvert af dem understøttes af stuvetræ (træklozser eller brændestykker af blødt træ), så de lå fast. Man rammede også træstykker mellem fadenes buge for at undgå slitage. På handelsskibe lagde man ofte fadene over selve ladningen, når den egnede sig dertil, f.eks. når det var kullast.

Selv de solideste fade og tønder kunne blive utætte og lække. Allerede den middelalderlige søret Consolado del Mare siger, at hvis en kaptajn udlejer tønder (i dette tilfælde til vin) til købmænd, skal han først fylde dem med vand, så de kan se, at de er tætte; hvis købmændene godkender dem, kan de ikke kræve erstatning, hvis de senere skulle lække.

Dårlig stuvning, rovsning i hård søgang, stort tryk fra de overliggende lag kunne ødelægge fadene. Der er også eksempler på, at angreb af rotter og af træorm ødelagde staverne, så indholdet lakkede ud.

Efterhånden som fadeværket blev tømt undervejs, blev det ofte fyldt op med søvand, så fadene ikke skulle falde i staver, og sikkert også for at bevare støthed i skibet, idet fadeværket med indhold fungerede som ballast. Når der bagefter skulle indtages nyt drikkevand, blev saltvandet styrtet og tønderne skyllet godt og skuret for at få saltskorpen

indvendig fjernet, før de igen blev fyldt. Bødkerne, som de store kompagni- og orlogsskibe medbragte, kunne også „skove“ fadeværket, dvs. slå tøndebåndene på de tomme fade af og samle de løse staver i bundter, ét for hvert fad, for at vinde plads. Når der skulle indtages frisk vand, måtte de igen sætte dem sammen. Det var vigtigt, at staver og bunde omhyggeligt var mærkede, så dette nemt kunne ske.

Vandtanke

Om Hiero II (død 215 f. v. t.), kongen i Syrakus på Sicilien, fortælles, at hans triere „Syrakosía“, et kombineret krigs- og kornskib med tre rækker årer, medførte en kæmpestor vandbeholder eller cisterne, lavet af planker, tættet med beg og dækket af tjæret sejldug. Beholderen kunne rumme ca. 74.000 liter ferskvand.

Da Vasco da Gama på sit togt til Indien 1497 ff. gjorde ophold i Melinde, den arabiske havneby i Østafrika, så han, at de indfødte i deres dhows førte drikkevand med sig i „tenki“ (jfr. vort ord tank), fir-kantede kasser, som passede ind i skrogets form ved stormastens fod, hvor de var anbragt. De var lavet af planker, syet sammen med kokosfibre og tætnet med beg, så de var mere tætte end tøndes. Hvert skib medførte fire kasser, og i hver kunne der være 30 piber vand, dvs. ca. 15.000 l. I Indien havde skibene også vandtanke, fortæller Vasco da Gama, syet sammen af kokos- og palmefibre og beget indvendig. De kunne rumme 30–40 piber vand hver. Desværre forlyder der ikke noget om, hvordan vandet holdt sig i disse trætanke.

Omrk. år 1800 indførte den engelske marine forsøgsvis jerntanke til drikkevandet. Det betød en vældig lettelse i arbejdet, idet man kunne fylde dem på stedet gennem en slange fra en vandbåd. De tomme tanke kunne let flyttes, når der skulle gøres rent. Man undgik den snavsede ballast: grus, sand, sten, som fadene havde været pakket i, og tilmed kunne de fyldte tanke fungere som ballasttanke. Var drikkevandet drukket, kunne de fyldes med saltvand. Ferskvandet holdt sig langt bedre i jerntankene, så det var også en stor hygiejnisk forbedring.

Forsøget faldt så heldigt ud, at jernvandtanke blev indført i alle skibe i den engelske flåde 1815. I andre lande indså man hurtigt, at der dermed var sket en vældig revolution inden for søfarten. Den danske orlogsmarine indførte 1827 „jernvandkasser“, og efterhånden blev de brugt i alle slags skibe i større fart, dog ofte i forbindelse med et mindre antal

fade. I de kortere farter holdt fadeværket sig længere. Det noteredes som en stor begivenhed på Fanø, da smed Lorentzen i 1875 lavede den første vandtank til et lokalt skib. Det danske reglement for mandskabets forplejning 1892 påbød jernvandkasser på længere rejser, men tillod brug af vandfustager af træ på kortere farter og i koldt klima, når blot de var forkullede indvendig og opbevarede under dæk. Der var dog stadig mange større fartøjer, som førte nogle enkelte gammeldags fade med i reserve.

Langt op gennem tiden blev tankene lavet af valsede jernplader, som blev nittede sammen. Efter en oplysning fra 1821 var der i den engelske orlogsmarine terningsformede kasser, målende 4 fod (ca. 125 cm) på hvert led. I den danske orlogsmarine havde man i 1837 tre typer:

Nr. 1: $4' \times 4' \times 4'$	indhold 1910 potter
Nr. 2: $4' \times 3' \times 4'$	indhold 1430 potter
Nr. 3: $3' \times 3' \times 3\frac{1}{2}'$	indhold 940 potter

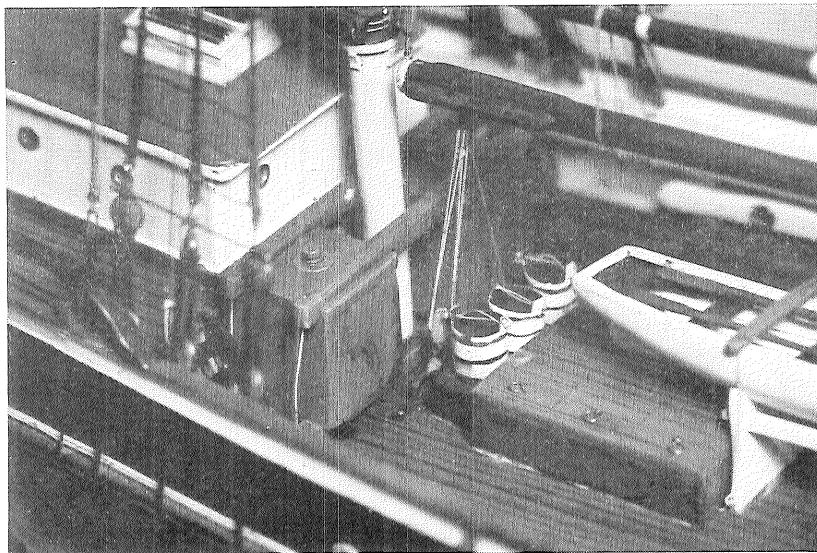
Man havde også kileformede kasser, som kunne passes til efter skibsidens og -bundens form. De måtte afstøttes og surres godt. Kasserne var ikke tungere, end at de efter behov kunne flyttes. Større skibe kunne have mange af dem. F.eks. havde fuldskib „Maine“ af Liverpool i 1906 125 kasser med et samlet indhold af 50.000 gallons, dvs. 227.300 l.

Ofte blev større cylindriske tanke indbygget i skibene; disse højtanke kunne på amerikanske sejskibe ca. 1850 rumme 3000–4500 gallons (ca. 13.600–20.000 l), ja nogle var endda så store, at de rummede 8.000 gallons (over 36.000 l). Den norske bark „Skomvær“ havde 1889 to vandtanke à 2700 gallons (ca. 12.275 l), lavet af 5/16 tommer pladejern og bunden af 6/16 tommer.

Foroven i de små kasser var der et låg til påskruning. De store havde et mandehul i overpladen. Forneden var der en metalhane eller -ventil til udtømning af bundfaldet.

De større cylindriske tanke blev f.eks. indbygget midtskibs agten for stormasten, boltet solidt til en massiv fod lagt over og langs kølsvinet. De gik op gennem dækkene, og toppen blev forsvarligt sikret med bolte på undersiden af øverste dæk.

På nogle skibe stod de mindre kasser i et afdelt rum foran kahytten, eller de var anbragt under kahytsdørken, hvor man ellers ikke kunne henstuve noget. I andre var de anbragt mellem kættingsrummene og



Grønmalerede jernvandkasser på dæk, anbragt foran for ruffet ved mesanmasten på barkentinen „Saga“ af Marstal (bygget 1893). Agten for lugen en pøserække. Dæksinteriør af model på Handels- og Søfartsmuseet. Fot. Baldur Hansen.

Iron water tanks on the deck of the "Saga" (1893), a barquentine of Marstal, hold the daily ration of water. Ship's model.

fokkemasten og stod henstuede i rækker ved siden af hinanden. Kileformede kasser var sat ind for at udfylde rummet mod skibssiden. Oven på kasserne lagdes et lag løse brædder som underlag for henstuvet tovværk, varpegods m.m. Atter andre havde kasserne anbragt tæt op ad jernskottet i agterkant af lasten fra den ene side til den anden. Man kunne også stille tankene oven på ballastjernene midtskibs i en lang række, så de i fyldt tilstand fungerede som ballast. En del skibe havde nogle jerntanke surret på dækket, f.eks. agten for stormasten og ved indgangen til kahytten.

Det værste ved jerntankene var, at de hurtigt rustede. Man sagde, at der i løbet af kort tid kunne samle sig flere pund rust i dem. Derfor var der også en vis modvilje mod dem, selv om nogle læger påstod, at rust var godt for helbredet. Andre læger påviste, at rusten kunne give mave-lidelser. Rusten samlede sig fornedet, og man skulle helst holde op med at bruge vandet, når der var ca. 6 tommer tilbage i bunden. Resten var

rustrødt og grumset og var ikke tjenligt for mennesker, hvorimod de medførte kreaturer godt kunne drikke det.

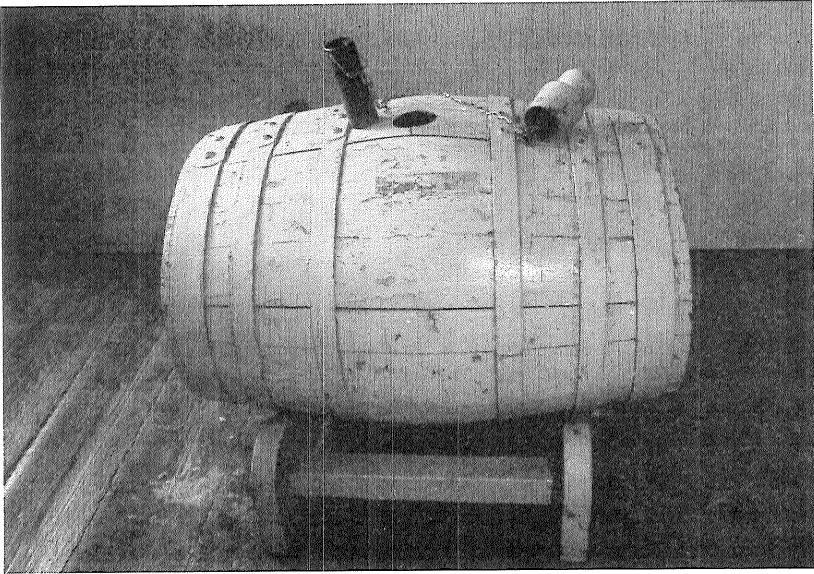
I begyndelsen forsøgte man at tjære indersiden for at undgå rustdannelsen, eller man malede eller kalkede dem indvendig. Hvis der var bly i malingen, kunne det medføre forgiftninger. Man kunne belægge dem med harpiks, vandglas o.lign. Ofte påvirkede det vandets udseende og smag. I den franske orlogsmarine havde man gode erfaringer med voksbelægning; vandet blev ganske vist svagt mælkefarvet, men havde ingen bismag. Efter 1863 fandt man på at stryge et lag cement indvendig, og det var en effektiv og god løsning. Galvaniseret jern blev sjældent brugt. Udvendig var kasserne ofte møjje- eller hvidmalede.

De flyttelige kasser skulle efter brugen renses godt indvendigt. Sædvanligvis hejste man dem op på dæk, og en slank sømand eller en skibsdreng kravlede ned gennem mandehullet, forsynet med en pøs, en kokosnøddeskal eller lignende og en svaber for at skrabe og skrubbe dem, — et drøjt arbejde i de små kasser, hvori der ikke var megen plads, og hvor solen gjorde dem til bageovne. Efter de var blevet tørre, blev de oversmurt med cement indvendig og kunne så tages i brug igen.

Det var selvfølgelig en betingelse for at vandet skulle holde sig friskt, at det var rent ved indtagelsen. Nu er næppe noget vand helt rent, og man kunne ikke ganske undgå, at farlige bakterier kom med i vandet, så tilfælde af tyfus, kolera o.lign. kunne forekomme. Ved påfyldningen skulle man påse, at spåner, snavs og anden urenlighed ikke kom ned i kasserne, og at lågene straks blev påsat og skruet fast til. Hvis man ikke passede på at skrue dem fast eller at cementere mandehullet, kunne man risikere, at saltvand kom ind i tanken og blandede sig med ferskvand, hvis de stod på dæk.

Når man skulle tage vand til drikke og madlavning fra kasserne, indsatte man i st. f. det påskruede låg et låg med hul i, hvori en håndpumpe anbragtes. Oftest blev der hver dag pumpet vand op i en mindre tank på dækket til det daglige forbrug. Pumpen kunne være anbragt ved stormasten. I reglen kontrollerede styrmanden oppumpningen. Man skulle ikke have mere vand op end nødvendigt, idet solens varme kunne skade vandet. Man var også bange for misbrug, hvorfor der ofte anbragtes en lås på pumpen. Kokken fik udleveret det nødvendige vand til madlavningen. Det blev opbevaret i en lille køkkentank.

Hvis der i pumpen og rørene var bly, kunne der optræde en alvorlig blyforgiftning med dysenteri, kolik osv. Det varede længe inden man



Gråmalet vandanker af træ, i bødkerarbejde med ovalt tværsnit. Til spunsproppen t.h. er ved en kæde fastgjort et lille vandmål af sædvanlig type til at tage drikkevandet op med. Længde 52.5 cm, bugens mål 35 × 42 cm. Indhold ca. 35 liter. Ankeret, der står i klampe, har været anbragt i redningsbåden på isbryderen „Storebjørn“ (bygget 1931, ophugget 1975). Handels- og Søfartsmuseet. Fot. Bal-dur Hansen.

Wooden water cask. Water is obtained by means of the dipper chained to the bung.

fandt årsagen til disse sygdomme, som man forvekslede med trope-sygdomme. Der fortælles også om kobberforgiftning, som f.eks. kunne skyldes at metalbøsningerne til læderslangerne var af kobber; da smørelsen i gevindet kunne angribe metallet og opløse det, kunne det sætte sig som ir (spanskgrønt) i bøsningerne.

Drikkevandet

Der siges meget sjældent noget godt om drikkevandet i ældre tid. Før moderne vandværker formåede at levere et rent produkt, filtreret og tilsat klor o.lign., kunne man vente sig alt af vandet, selv om det kom fra kilder og rindende åer. Det kunne ved et uheld være blandet op med saltvand eller i sig selv være brakt, hvad der kunne være katastrofalt.

Det kunne næppe undgås, at der i det rene vand selv var insekter eller larver, myg, moskitoer, fluer, haletudser, alle mulige andre smådyr og plankton, som senere kunne give et myldrende liv. Det siges, at når man åbnede et fad, kunne der sværme en flok af insekter ud. Blev fadet først senere åbnet, døde insekterne, og det organiske stof, de efterlod, forpestede vandet.

I vandet kunne der være alger og andre vandplanter, som udviklede sig, og ligeledes af og til større dyr, levende eller døde: fisk, rotter o.lign. Det var ikke så mærkeligt, at vandet var væmmeligt af udseende og smag og kunne give de ellers så hårdføre sømænd talrige sygdomme. Desuden kunne vandet være inficeret af bakterier, som kunne give smitsomme og farlige sygdomme. Forøvrigt kunne tropevarmen også være til fordærv for de medførte drikkevarer og fremme væksten af insekter og planter.

Alle disse urenheder gjorde, at vandet rådnete. Især i træfadene var dette ikke til at undgå, da træet havde kemisk indflydelse på vandet, og i jerntankene var det ikke ganske udelukket, omend sjældnere. De gamle beretninger om sejlads er fulde af chokerende historier herom. Der fortælles mange gange, at der i vandet voksede fingerlange orme og andet kryb — i virkeligheden var det vel trævlelignende alger. Vandet blev sejgt, trævlet og sammenklistret, tykt som gelé, slimet og gråt, overgroet med grønt skum. Op til en tredjedel af fadet kunne være fyldt med urenheder. Det stank som et ådsel, som ajle, som rådne æg, så det var nødvendigt at holde sig for næsen når man drak af det, og helst at gøre det i mørke, så man ikke så dets uappetitlige tilstand. Ofte måtte man si de tykke ting fra med tænderne, og smagen i munden holdt sig længe og gav brækfornemmelser.

Man mente at have gjort den erfaring, at vandet rådnete tre gange og derpå blev, som det siges fra et svensk skib 1654, klart skønt, sødt og lifligt at drikke igen. Derefter ville det aldrig mere rådne. Det var altid en trøst, men ingen troede vel helt på, at vandet efter alle disse ulækre processer formåede af sig selv at blive krystalklart og purt, uden giftstoffer fra alle de forrådnede dyr og planter. Når man åbnede et fad, hvilket helst skulle ske på dæk og med stor forsigtighed, kunne det, som det siges, være som en eksplosion med alle de giftige, bedøvende gasarter, der undslap og fyldte luften med stank. Gassen kunne være så stram, at den angreb alle malede overflader på skibet og overtrak dem med en kobberfarvet hinde, som næsten ikke kunne fjernes.



Filtrérrapparat af mørkebrunt stengods, med låg, indsats med svamp og forneden en forniklet messinghane. Smukt dekoreret med flagrebånd og det svenske rigsvåben i relief; to små ører. Fremstillet af AB Kuntze & Co. i Stockholm ca. 1900. Højde 51 cm, diameter 26 cm. Har været brugt i Fyr- og Vagervæsenets skibe. Handels- og Søfartsmuseet. Fot. Baldur Hansen.

A Swedish filter, c. 1900.

Grunden til sømandens tro om vandets forrådnelse og senere afklaring er forståelig. Det er for den moderne videnskab klart, at det friske træ's indhold af æggehvite forårsagede en stærk vækst af bakterier

og alger, og at grønalgerne efterhånden absorberede bakterierne og en del af de onde stoffer. Såsnart algerne var sunket til bunds, blev vandet virkelig klarere, men næppe bedre. Vandet var værst mellem den tredje uge og anden måned efter påfyldningen, mente man, selv om andre påstod, at der kun gik ca. 8 dage mellem hver forrådnelse og afklaring.

Man forsøgte at klare og forbedre vandet ved at komme forskellige mer eller mindre velovervejede tilsætninger i det som f.eks. alkohol i form af vinånd, vin, genever, rom, brændevin; ligeledes eddike, vinstenskrystaller, fortyndet saltsyre, vitriolsyre, garvesyre, svovl, citronsaft, pommeranssaft; ler, potaske, ulæsket kalk, træ- eller benkulpulver; husblas, egetræsspån, løg, æbler, te med alun. I havnebyerne kunne man købe specielle rensmidler såsom limonadepulver, vinsten osv., undertiden blandet med kviksølv, antimon og andre skadelige ting. For at give vandet en bedre smag kunne man efter et gammelt råd komme en håndfuld mel i det. Man mente også, at det var et ufejlbarligt middel at kaste rustent jern, søm, ståltråd o. lign. i det, ja endog tjære, og at jage en rødglødende jernstang eller smide en gloende kanonkugle i det.

Man var klar over, at der gerne skulle frisk luft i det dovne vand. Man kunne ilte det ved at piske det med en kost eller ved med en blæsebælg at puste luft i det gennem et tinrør med huller. Man kunne lade fadene stå åbne i luften på dæk et par dage, eller man kunne pumpe vandet over fra det ene fad til det andet. I 1765 fik den engelske løjtnant Orsbridge en præmie for opfindelsen af en „luftstrygermaskine“, en slags ventilator med flere påsatte skiver; den blev drevet af en pumpe og kastede vandet op i luften og lod det falde ned igen. I nogle år blev en sådan maskine benyttet både i den engelske og danske orlogsmarine.

Alle disse mange anstrengelser var dog temmelig nytteløse. Selv om nogle af midlerne muligvis kunne klare vandet, kunne de dog ikke rense det. Brugen af dem var simpelthen en trossag. Skulle man gøre noget effektivt ved vandet, var det bedste at koge det, men det var praktisk talt umuligt ombord, hvor brændsel var en mangelvare. De værste urenheder kunne fjernes ved at si vandet i stof som linned, lærred, flagdug, vadmel, en strikkestrømpe, undertiden syet i form af sigteposer eller filtrerings-tragte.

Mere effektivt var en filtrering gennem sand eller andre porøse stoffer såsom ler, kul, en svamp, der kunne holde urenheder tilbage. Allerede tidligt fandt man på at lade vandet passere gennem sandsække, og i 1700-årene omtales dryppesten eller filtersten, dvs. porøse sandsten, som

vandet sivede igennem. Samtidig omtales brugen af store stenbojaner, fyldt med sand og småsten, som tilbageholdt snavset i vandet. Hen i 1800-årene indførte man ombord samme slags fajancefiltrerapparater, som man brugte i køkkener på land. Man kunne også finde på at bruge tomme fade, hvori der på indskudte bunde var anbragt lag af sand og af trækul, som vandet løb igennem. Det filtrerede vand kunne udtappes gennem en hane forneden.

Fælles for disse apparater var det, at gennemsvivningen af vandet gik uendelig langsomt, så det kun var små mængder vand, der kunne klares, lige nok til skibets officerer eller på paketbådene til passagererne. Søfolkene nød sjældent godt af det. Kemiske stoffer som f.eks. salt kunne selvfølgelig ikke vækfiltreres, ej heller eventuelle smitstoffer.

Foruden at være ækelt var vandet lunkent, og navnlig i troperne kunne søfolkene længes efter en kølig drik. For at opnå det kunne man lade en godt tilproppet flaske vand slæbe i en line efter skibet, eller man kunne hænge flasken op i en våd strømpe eller en sejldugspose i riggen. Ved den langsomme fordampning fik man samme slags afkøling som i de før omtalte porøse lerkrukker. Det var dog nok mest officererne, som nød godt af denne luksus. I kolde egne kunne man modsat trænge til en varmende drik, men det var i reglen umuligt, idet både vand og øl kunne bundfryse i fadeværket og først måtte tøs op, hvad der ændrede smagen.

Som antydnet gjorde indførelsen af vandtankene en ende på mange af de her skildrede problemer, selv om de ikke helt kunne undgås.

Ferskvandsrationering

Fadeværk og vandtanke blev som sagt stuvet under dæk. Kun det vand, man skulle bruge i løbet af etmålet, blev pumpet op fra beholdningen med en håndpumpe i tønder, liggende eller stående, eller kasser, der var solidt fastsurrede til dækket eller fastgjort med jernbånd. De var som allerede nævnt i reglen anbragt agten for stormasten eller nær kahytten, så officererne kunne holde øje med dem.

Allerede de islandske sagaer nævner kar med låg, som stod ved masten med ferskvand fyldt på fra tønderne.

Beholderne på dæk, der ikke mindst på små skibe kunne være smukt bemalede og forsynet med blankpudsede metaldele, var lukket med et

fastlåset låg, i hvilket der var et rundt hul på ca. 10 cm i diameter, stort nok til at et vandmål kunne komme igennem. Hullet blev lukket med en spunsprop og tætnet med en sejldugslap. Vandet kunne tages derfra med et tinkrus, et blikbæger ell. lign. Mest brugt op til vor tid var et vandmål (eng. dipper) af blik, fortinnet kobber eller zink, cylinderformet og rummende $1/10$, $1/2$, $3/4$ eller én pot eller liter. Bunden og siden var loddet i samlingerne, og kanten foroven var af bly, hvis ikke der var sat en klat tin indvendig i overkanten, så målet på gr. af tyngden kæntrede, når det kom ned til vandspejlet. Det havde en hank af mes-singtråd, hvori der var et øje til snoren eller kæden. Alle vandmål var bundet til beholderen eller hang indvendig fast i spunsproppen, for at de ikke skulle tabes i vandet, hvorfra det var svært at fiske dem op igen. Det var fælleskrus, som blev brugt af alle til at drikke af.

Om morgenen blev dagens ration pumpet op i beholderen, og så blev hver enkelt's ration uddelt ved hjælp af vandmålet. På de gamle kompagniskibe stod botteleren herfor, senere var det styrmanden eller kokken. Kokken fik flere pøse vand til dagens madlavning, alt efter besætningens størrelse. På store skibe med mange folk var uddelingen en langsommelig fremgangsmåde, og køen af ventende søfolk kunne være lang.

På danske og svenske orlogsskibe i midten af 1800-årene havde man den skik, at gasterne sugede drikkevandet op fra fadet i sugerør, ofte gamle bøsseløb, forsynet med porcellænsmundstykke. Derved blev der ikke spildt en dråbe, og da det gik langsomt med sugningen, kunne ingen umådeholdent bælle maven fuld, hvorfor lægerne anbefalede metoden. Da der kun var et par rør til hele besætningen, ofte flere hundrede mand, kan den dog ikke siges at have været særlig hygiejnisk. Det fortælles, at man ikke så sjældent kunne suge en gammel udtygget skrå op i munden, tabt ved et uheld af en af de forudgående sugere. Også på emigrantskibe måtte udvandrerne tit suge vandet op gennem rør af træ, hvis mundstykker mange gange var forsvundet.

For at undgå, at nogen i utide tog sig en tår vand, hvis dette var strengt rationeret, satte man på orlogsskibene en skildvagt ved vand-beholderen. Man kunne også skrue pumpen af eller låse den — styrmanden gemte nøglen under sin hovedpude —, eller man hejsede drikke-bægeret op i mastetoppen, når uddelingen var forbi. Både på de store og de små skibe blev der ført regnskab over det uddelte vand og over hvem der havde fået, så man altid vidste, hvor stort forråd man havde

tilbage, og så ingen fik mere end han skulle have. Med vand omgikkes man ikke letsindigt.

I ældre tid blev vandrationen til én bakke (6–8 mand) serveret i en trækande af bødkerarbejde med smukke beslag og med hank; den indeholdt 4–5 liter. Drikkebægrene var drejet af træ. Ved siden af havde man lerspølkummer, lave, brede, hankeløse kopper. Samme type kunne senere være af blik eller emaljeret jern. Den foretrukne form var i 1800-årene muggen (holl. *mog*, tysk *Muck*, eng. *mug*), et cylindrisk hankekrus af tin, undertiden dog med skrånende sider og bred bund, så det stod fast på bordet. Disse mugger var undertiden forsynet med en krog på modsat side af hanken, så de kunne sættes fast i en vandret tremme eller liste, f.eks. på køjebrettet, når de ikke var i brug. De kunne selvfølgelig også ophænges i hanken på et søm eller en krog i lukafet. Billigere og også lettere var de cylindriske blikmugger, også med hanke og tit med krog.

Søfolkene skulle selv medbringe deres skaffegrejer, tallerken, ske, kniv — i reglen brugte de deres skedekniv — og gaffel, samt drikkekrus. Havde de ikke noget krus, kunne de bruge hvad der var forhånden, f.eks. en tom konservesdåse.

Det er meget svært at angive, hvor store ferskvandsforråd skibene tog med sig hjemmefra. Var det små skibe på korte farter, havde man kun små mængder, idet man altid regnede med at kunne skaffe frisk ferskvand undervejs. På orlogsskibene med stor besætning og på kompagniskibe og langfarere, som kunne være måneder undervejs og kunne risikere at måtte ligge længe i vindstille, var det nødvendigt at have store beholdninger med, da det var usikkert, om og hvornår ferskvandet kunne suppleres. Undervejs kunne nogle fade også lække. Uden tvivl var der store problemer knyttet hertil, idet fadeværket tog stor plads op, og vandet vejede godt til og beslaglagde en stor del af skibets lastekapacitet. På kinafarerne ville ca. 80–90.000 l vand repræsentere ca. 1/10 af hele tonnagen. For det store danske lineskib „Skjold“ nævnes til togtet 1836 et forråd på ca. 1060 tønder, dvs. omtrent 150.000 l. Da korvetten „Galathea“ drog ud på sin verdensomsejling 1845, havde den 458 tønder med (godt 62.000 l), beregnet for de første tre måneder; senere fyldte den op adskillige gange. I 1893 beregnede en svensk bark 8000 l for 6 måneder. De engelske kulifarere, som førte hundreder af kulier fra Kina til guanolejerne i Perú, bragte ca. 1/4 million l med.

Normalt skulle drikkevandet ombord ikke være rationeret. At man

ikke soldede med ferskvandet ved at tillade at bruge det til personlig renlighed, tøjvask og opvask, er en anden sag, for det var en selvfølge, at det skete i saltvand. I kortere fart og på mindre skibe var det i reglen sådan, at selv om man principielt sparede på vandet alt hvad man kunne, var det dog altid tilladt, at et besætningsmedlem kunne slukke sin tørst, „nyde en tørstedrik“, hvergang han ønskede det. Det foregik stående ved tappen, altså vandbeholderen på dæk, og under kontrol. Det var oftest forbudt at tage vand med under dæk. Nogle steder fik søfolkene dog en pøs vand i lukafet til at drikke frit af.

Op gennem tiden har man beregnet det gennemsnitlige behov for drikkevand og dermed rationerne på forskellig vis. På de hollandske ostindiefarere i 16–1700-årene var den daglige ration en „flapkan“ (lågkande), godt 1½ l, hvortil ganske vist kom en lignende mængde øl og en lille ration vin og brændevin. I Sverige regnede man omkr. 1650 12 halvbuteljer drikke pr. mand pr. dag, vel omkr. 4 l. På engelske ostindiefarere beregnede man i 1800-årenes begyndelse 6 pints, ¾ gallon, til hver (ca. 3½ l). Det samme blev fastlagt i den engelske lov angående skibspassagerer 1855. Til dette kom ekstra vandtildeling til madlavning. På mange skibe regnede man i 1890'erne 4 l pr. mand og 2–3 l til madlavning.

Det er medicinsk fastslået, at 1½ l drikkevand pr. dag er absolut minimum for at opretholde sundheden, og det har søfolkene da også normalt fået, som man ser, Man må dog ikke glemme, at maden ombord var meget salt og krævede ekstra væske. I troperne ville det også være nødvendigt med meget mere vand, mindst 5–6 l, for at opretholde væskebalancen, og det fik man ikke. Tværtimod kunne det ofte ske, at man måtte formindske rationerne under linjen på gr. af vindstille, og det var katastrofalt. Fra ostindiefarerne i 16–1700-årene har vi mange beretninger om nedsatte rationer på gr. af svind i vandbeholdningerne. Som eksempel kan vi tage det danske kompagniskib „Oldenborg“, som i 1672 gik fra København til Java. Først var der øl nok at drikke. Da det slap op, fik hver daglig en kande vand (ca. 1.8 l). Senere blev det nedsat til 8 mytsjen (holl. mutsje = 0.15 l), ca. 1.2 l, og til sidst til 6 mytsjen, altså 0.9 l. Heraf gik endda 1/3 til at koge risen til middagen i. Det var ikke meget, men så små rationer var ikke ualmindelige i nødsituationer. De kunne i værste fald gå ned til en kop eller et par spiseskefulde vand pr. dag. Hvis rationen blev drukket i én slurk, måtte sømanden derefter gå i 24 timer i den frygteligste tørst. Mandskabet



Tørst under varme himmelstrøg. Gasterne kommer styrtende med deres mugger, men vandtanken er tom, og fortvivlelsen breder sig. Spøgefuld skitse i bly og tusch, tegnet af kunstneren Einar Johansen ombord på krydseren „Valkyrien“, da den i 1917 var i Dansk Vestindien under overdragelsen af øerne til USA. Handels- og Søfartsmuseet.

Thirst in the West Indies. Thirsty sailors rush to the water tank with their mugs —only to find it empty. 1917.

kunne under sådanne forhold knurre og forlange, at officererne, der normalt fik større tildelinger af mad og drikke, ikke fik mere end de selv.

Så længe der endnu var øl, vin, brændevin, rom o. lign. ombord, måske også lidt eddike, gik det endda, selv om det ikke hjalp mod væsketabet. Men tørsten kunne blive så slem, at de fortvivlede kammerater stjal hinandens små rationer. Andre forsøgte at købe vand fra kammeraterne, men hvad betød penge i en sådan situation? Når nøden voksede, var der også dem, som forgreb sig på de knappe beholdninger, borede hul i fadene og sugede vandet ud. Blev det opdaget, blev det straffet strengt. For at vedligeholde spytafsondringen fandt nogle på at tage en blykugle i munden; andre tyggede gamle hvidkålsblade, suttede kaffe-

grums, ja nogle gik endda så vidt, at de drak deres egen urin. Det reddede sikkert i mange tilfælde deres liv. Som bekendt bryder kroppens funktioner sammen, hvis man i tre dage ikke indtager væske. Maden blev under nødforhold kogt i saltvand, hvad der ikke gjorde sagen bedre. Søfolk vidste, at det var livsfarligt at drikke søvandet, men der var nogle, som simpelthen ikke kunne modstå fristelsen, og det var den visse død. Ingen kan beskrive den jammer, der var ombord, når der ikke var mere at drikke. De skeletagtige mænd var ude af stand til at passe arbejdet. Kroppen blev hurtigt nedbrudt, flere blev vanvittige. En frygtelig død ventede dem, hvis der ikke skete et mirakel, f.eks. at der kom en god regnbyge, hvis vand de kunne samle, eller de kunne fange en skildpadde, som de kunne suge blodet af.

Vandforsyning undervejs

Regn, sne, is

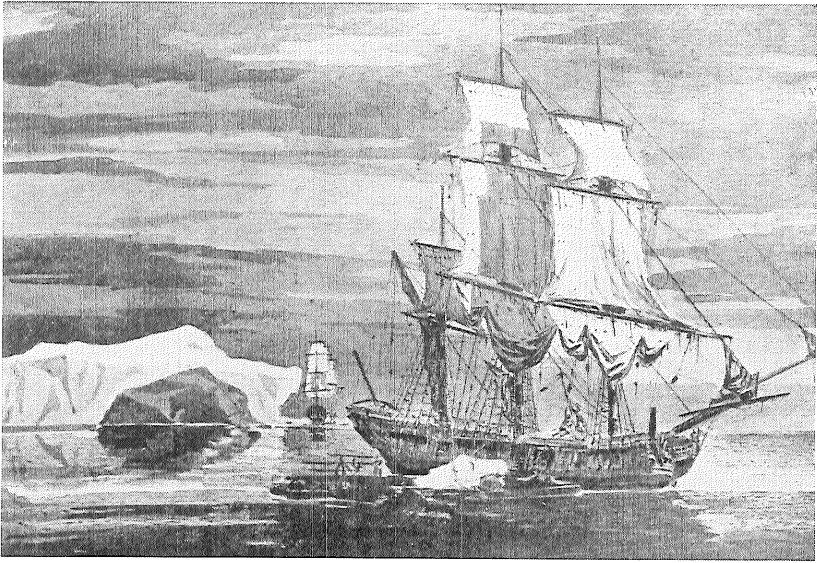
Det var umuligt at tage vand nok med til lange rejser, og det kunne heller ikke holde sig. Man var nødt til at stole på at kunne skaffe vand undervejs.

Oldtidsforfatteren Plinius omtalte, at skipperne i Middelhavet hængte lodne skind udenbords, så duggen og tågen fra søen satte sig i hårene og kunne vrides ud og bruges som drikkevand. Nogen praktisk nytte havde dette næppe.

Derimod var man altid ivrig efter at kunne indsamle regnvand undervejs. Der var visse zoner på verdenshavene, hvor man næsten altid kunne være sikker på at møde regn- og tordenvejr, f.eks. i troperne under ækvator og i kalmebæltet, i monsunen osv. Når det trak op til regn, fik de tørstige søfolk, der først skulle tilfredsstilles, travlt med at finde tøj frem for at samle vandet, f.eks. deres sengetøj, tørklæder, skjorter og hvad de lige havde. De hængte dem op i hjørnerne og tyngede dem ned i midten med en blykugle eller nogle hagl, så vandet samledes der og løb gennem stoffet ned i krus, kander, baljer o.lign. Mindre stykker blev vredet for vandet.

Til skibets brug kunne man samle vand i reservesejlene, i læsejl og presenninger, i solsejlene. Undertiden havde man specielle regnsejl hertil, forsynet med en sejldugsslange hængende ned fra midten. Ellers lagde man en kanonkugle i sejlene for at samle vandet.

Hvis det kun var en lille byge, blev også dråberne på dæk opsamlet,



Da kaptajn James Cooks ekspedition i Sydhavet 1773 mødte Sydpolens is på 61° s.br., huggede man stykker af de svømmende isskasser og smeltede dem for at få ferskvand. Akvarel af William.

During Captain Cook's expedition to the South Seas in 1773 the men collected lumps of ice and melted them to obtain fresh water.

ja hvis tørsten var stor, slikkede søfolkene dem op fra dæksplankerne som hunde, siges det. Man kunne stoppe spygatterne, så dækket sejlede og vandet kunne øses op. Det der løb ned fra halvdækket og ruf- og kahytstage, blev ved nedløbsrørene samlet i pøse og tønder. Hver sømand samlede sammen til sig selv, indtil han var gennemvædet af de livgivende dråber, og også skibets fadeværk blev fyldt op. Selv et kortvarigt tropeskybrud, der nærmest var som et styrtebad, hældte tonsvis af vand ned over skibet.

I sig selv var regnvand langt renere end kilde- og pumpevand, men der kom hurtigt urenheder i det, når det kom i berøring med skibet. På dækket lå der grise- eller hønseekskrementer, og riggen var tjæret, beget og fedtet. Snavset måtte sis fra. Førøvrigt kunne vandet give blyforgiftning, hvis det var opfanget på flader, malet med blyfarver.

Regnvandet smagte i sig selv ikke af noget, men kunne få en bitter smag af tjære, af beg og af aflejringer af havsalt på dækket. Måske var

det på grund heraf, at man anså det for usundt og mente at have erfaring for, at det medførte diarré. Dette kunne dog måske skyldes, at man drak så umådeholdent af det, når man var gennemtørstig. Man kunne tilsætte forskellige stoffer for at tage den fade smag, f.eks. forskellige salte, måske også sukker, eller man stak glødende jern i det eller kom søm og rustent jern deri. Nogle blandede lidt vin eller spiritus i det.

Det regnvand, man samlede i fadeværket, var nogenlunde frit for organiske dele og derfor ikke råddent, men der kom som sagt ofte snavs i det, ligesom insekter, larver o.lign. kunne slippe med i det. Man gik derfor i gang med at konservere det ligesom det hjemmefra medbragte drikkevand.

Man brugte helst ikke regnvandet til at drikke, men først og fremmest til at lave mad af. Selv om man kogte te eller kaffe i det, smagte det ikke godt. Havde man kreaturer ombord, fik de det at drikke, og var der rigeligt vand, kunne de lykkelige sømænd få en sjat til at vaske sig selv og deres tøj i. Sæben skummede helt anderledes i det end i saltvandet. Under regnskyllen benyttede mange forøvrigt gerne lejligheden til at få sig et hårdt tiltrængt bad.

Det er klart, at sne og hagl, der faldt over skibet i koldere egne, også blev samlet og smeltet. Det var ferskt som regnvandet og havde samme egenskaber.

Det samme gjaldt isen. Den danske professor Villum Lange var muligvis den første, der fandt ud af, at havis ikke var salt, men sødt (ferskt) og kunne bruges til drikkevand (i 1670). James Cook var nok den første, der praktisk anvendte denne viden — hvis ikke også hvalfangerne havde observeret det. På sit togt i det sydlige Ishav i 1773 lod han på 61° sydlig bredde hugge så meget is af svømmende isbjerge, at det gav 15 tons ferskvand, efter at det var blevet smeltet i kobberkedlerne. Man kunne forøvrigt også tage af den is, der havde sat sig på skibet, idet den selvfølgelig også var fersk.

Destillering af saltvand

Allerede i oldtiden spekulerede man på, hvordan man kunne forvandle saltvand til drikkeligt ferskvand. Kirkefaderen St. Basilios af Kæsarea (Lilleasien), der levede omkr. år 350, prøvede som skibbruden at koge søvand og opfange dampene i svampe, som han så trykkede ferskvandet ud af. Man forsøgte op gennem tiden at fjerne saltet ved at

blande forskellige kemikalier i søvandet: kalk, benaske, husblas osv. men det duede ikke. Man vendte hele tiden tilbage til princippet med at koge saltvandet og nedkøle dampene. Der nævnes mange spredte forsøg, især på engelske, spanske og hollandske skibe. Men mængden af det udvundne ferskvand var for lille i forhold til de store mængder brænde, der skulle til. Skulle man have meget af dette med, kunne man lige så godt tage flere fade med for pladsens skyld. Søfolkene havde også fordomme mod at drikke det destillerede vand, som ingen smag havde.

I 1693 nævnes, at det danske lineskib „Dannebrog“ medførte en maskine til at destillere fersk vand af salt for at prøve den. Den var opfundet af organisten Johan Petersen Botzen, som havde fået kgl. privilegium på at fremstille den. Men den har sikkert været lige så upraktisk i brug som lignende apparater på andre nationers skibe.

I 1762 konstruerede den engelske overlæge i flåden James Lind et nogenlunde brugbart apparat, som i etmålet kunne fremstille 150 l ferskvand, og den engelske skibslæge George James Irving opfandt et forbedret destillerapparat, som i 1772 blev præmieret af det engelske parlament med £ 5.000. James Cook havde på sin anden rejse 1772–75 et sådant med for at udprøve det. Det bestod af en kobberkedel til saltvandet, forsynet med et rør, gennem hvilket dampene slap ud. Ved at køle røret med våde klude eller med en påsat kølevandsanretning kunne man pr. time få ca. 3 gallons vand, dvs. ca. 13–14 l, hvilket var et beskedent resultat i forhold til det store kulforbrug. Tilmeldte apparatet mange knuder. Cook indrømmede, at det principielt var en nyttig opfindelse, men advarede skibskaptajner mod at sætte deres lid for meget til det.

Den franske læge Pierre Poissonnier havde i 1764 opfundet en mere praktisk maskine, bestående af en tinhætte til at sætte på en almindelig kabyskedel. Dampene undslap gennem et rør, som gik gennem en svale-tønde med koldt havvand. Kapaciteten var en tønde vand pr. døgn, men senere nåede man op på samme mængde i to timer. Dette apparat blev indført på franske orlogs- og kompagniskibe til reservebrug.

De danske kinafarere havde i 1780'erne destillerapparater med. På fregatten „Kronprinsen“ fik man af 200 pottes saltvand kun 28 pottes ferskvand, og hertil brugte man 1½ tønde stenkul og ¼ favn brænde. Året efter nåede man på „Danmark“ at få ca. 160 pottes daglig med et forbrug af ¾ tønde stenkul. Alligevel må resultatet siges at være kummerligt, og det slog ikke til på skibe med så stor besætning. Vandet kunne

nærmest bruges til at lave te af og i nødtilfælde til at holde besætningen nogenlunde i live. Men det var jo også vigtigt, og i løbet af 1800-årene fik mange langfarere kondenseringsapparater med. De blev stadig forbedrede, og deres kapacitet blev større og større. Med de maskindrevne skibe fik man langt bedre betingelser for at destillere vandet.

Det udvundne vand smagte ligesom regnvandet alt for ferskt, så man måtte dels sørge for, at det blev iltet, dels tilsætte forskellige salte.

Da orlogsskonnerten „Ingolf“ i 1897 gik til Vestindien, havde den tre slags vand i kasserne: dels drikkevand fra København, dels vand destilleret ombord, brugt til madlavning, og endelig vand indtaget i Cadiz; dette brugtes kun til rengøring og vask.

Vandfyldning undervejs

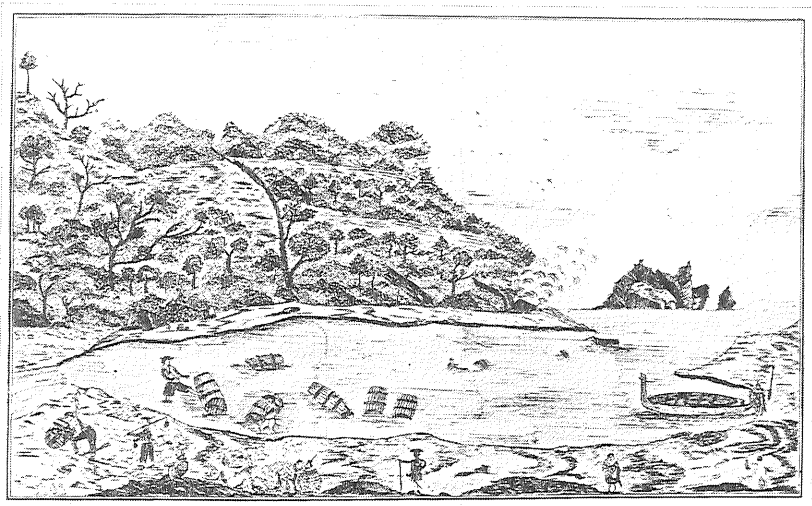
Det er klart, at hvis det virkelig skulle batte noget, måtte man undervejs benytte sig af de muligheder, der bød sig for at få fyldt fadeværket op med ferskvand.

Det bedste vand fik man som omtalt fra kilder og måske også fra vandfald. Man kunne ganske vist ikke altid være så heldig at finde ølkilder, hvis vand smagte og virkede som øl, sådan som det fortælles fra Island i det gamle håndskrift Kongespejlet (ca. 1260). Der er formentlig tale om boblende, kulsyreholdige kilder med mineralisk bismag.

I mangel af kilder kunne man grave et hul i strandbredden og lade det fylde sig med rent vand, filtreret gennem sandet. Selvfølgelig var det ikke så godt, hvis det var brakt.

Langs ruten til Indien var der en række vandfyldningssteder, som sømændene traditionsmæssigt benyttede gennem århundreder. Ofte satte de deres navne, skibets navn og datoen på stedet ved at hugge dem ind i klipperne eller skære dem i træerne. Ved Sierra Leone i Vestafrika var der særlig mange indskrifter, og her kunne man læse f. eks. Sir Francis Drakes (1580), admiral de Ruyters (1664) og adskillige berømte sørøveres navne.

Det kunne være farligt at hente vand på fremmed kyst. Der kunne være vilde dyr, slanger, krokodiller, løver o.lign., som man måtte værges imod. Mindst lige så farlige kunne stedets befolkning være. Ofte overfaldt de søfolkene med våben i hånd, og der kunne ligge flere døde i sandet efter sådanne skærmydsler. Man måtte ofte bevæbne sig til at betale dem for fred, f.eks. ved at give dem perler af glas, jernstumper,



James Cooks folk fylder vand fra flod i Tolaga Bay på New Zealand i 1769. Fadene flydes ind til fyldning og flydes ud igen. T.v. reparerer bødkeren de uundgåelige småskader, der opstod ved den risikofyldte transport. Tegning af James Cook.

Cook's crew take on fresh water in New Zealand, 1769. Barrels are being floated in to the river to be filled.

tøndebånd og andre begærede småting. Mere civiliserede og snu folk forlangte f.eks. krudt eller penge, tit ret ublu summer. Flere steder solgte de indfødte selv vand. Det var international skik, at skibe, som ønskede vand, hejste en tom pøs, en tønde eller lignende op i mastetoppen eller under gafflen. Så vidste man besked. Undertiden snød de indfødte dem f. eks. ved at levere skindsække fulde af luft i stedet for vand, og tit lå de på lur i buskadset og overfaldt søfolkene, som allerede havde betalt for tilladelsen til at fylde vand og troede, der ikke var nogen risiko ved at bade eller gå på opdagelsesrejse langs stranden. De fik derfor altid befaling til at holde sig samlet, og tit måtte der udstilles bevæbnede vagtposter.

Det kunne undertiden være vanskeligt at komme ind til kysten med bådene fyldt med tomme fade og tønder. Brændingen var tit voldsom høj og stærk, og ved lavvandede strande med koralbund eller skarpe og glatte sten var det svært for søfolkene at hale bådene til land. Undertiden

smed man fadene i søen, så de selv kunne flyde ind, forhåbentlig uden at gå itu. Endnu sværere var det at komme ud med det fyldte fadeværk, der var meget sårbart og uhåndterligt. Tit kunne man ikke bakse de tunge fade op i bådene, men måtte bugsere dem ud til skibet, et både risikabelt og langvarigt arbejde. Men vand skulle man have, om man så spildte megen tid på fyldningen. Hvor der var venlige indfødte, kunne man ofte mod betaling formå dem til at svømme gennem brændingen med fadene ud til bådene, der lå for anker udenfor i sikkerhed.

Var der ikke mulighed for at komme ind til kysten, eller var der ingen kilder, måtte man nøjes med at tage vandet f.eks. fra en lagune, hvor det ofte var brakt, eller fra en flod. De danske ostindiefarere ved kolonien Serampore i Indien tog således vand fra Ganges, indernes hellige flod, hvor det i reglen vrirmede med døde, som af religiøse grunde var „begravet“ der. Som sikkerhedsforanstaltning derimod kom man lidt alun i det forpestede vand.

Hvor en stor flod løb ud i søen, som f.eks. La Plata ved Montevideo, kunne man tage ferskvand et langt stykke uden for kysten. Østersøskipperne tog vand fra søen, så længe de var øst for Bornholm. Ganske vist var det brakt og egnede sig ikke til drikkevand, men det var udmærket til at lave en god kop kaffe af. Det påstod man da.

Med den voksende civilisation blev vandleveringen i havnene kloden over forbedrede. I Saint-Louis på Mauritius var der allerede i 1860'erne vandbåde, der kom ud med frisk vand, og overalt tilbød kadrejere og bumbådsmænd vand i mindre mængder. I mange tilfælde havde fiskerne en ekstrafortjeneste ved at hente tomme fade fra skibene på reden og bringe dem fyldte tilbage.

Øl

Ved siden af vand spillede øllet en stor rolle som drik ombord, især på de nordeuropæiske skibe, mens søfolkene fra de vindyrkende lande gerne fik vin. Som vi så, var det svært at få absolut sundt ferskvand, og derfor var det rart at have skibsøl, som var meget renere i forhold til vandet, og som trods alt holdt sig bedre, fordi det var gæret.

Vikingerne havde øl, „mundgodt“, med på deres skibe i tønder, og middelalderens handels- og orlogsskibe selvfølgelig også, og dette fortsatte op i de følgende århundreder. På kompagniskibene drak man det medførte øl på den første del af rejsen, indtil det efter nogle uger til

alles beklagelse slap op eller blev syrligt og udrikkeligt. På dette tidspunkt regnede man med, at drikkevandet i mellemtiden var rådnet og klaret de tre gange, der skulle til, og så gik man over til at drikke det.

Skibsøllet var ikke „godtøl“, men tyndt øl (med ca. 1–1.5 % alkohol), lige som moderne typer skibsøl brygget på røget byg malt og for holdbarhedens skyld tilsat en mængde humle, hvorved smagen blev både røget og bitter. Det var en almindelig overbevisning, at det øl, der var brygget i marts måned, var det bedste, og endnu i 1800-årene lod man det brygge i denne måned, eventuelt også i april eller september-oktober.

Bryggerne i Helsingør bryggede i 1626 tre slags øl. Fik de 5 tønder ud af 24 skæpper malt, kaldtes det „dobbeltøl“, fik de 7 tønder, var det „middeløl“, og fik de 10 tønder, var det „skibsøl“, som altså kun var halvt så stærkt som dobbeltøllet. Tilsvarende serverede man i den svenske flåde „herreöl“ for officererne, „fogdeöl“ for underofficererne og „skeppsöl“ for mandskabet. På danske ostindiefarere fik officererne „kahytsøl“, som var noget stærkere og bedre end mandskabets skibsøl. I 1800-årene fik mandskabet „4 dalers øl“ på danske orlogsskibe til Vestindien, og i varmen fik de „5 dalers øl“, som var bedre og mere holdbart.

Rationerne var i 1500-årene i den danske og den svenske flåde således, at én tønde øl (ca. 136 l), når der var rigelige forråd, skulle slå til til 24 mand, og når der var knaphed, til 30 eller endda 40 pr. et mål, dvs. at hver fik henholdsvis $5\frac{2}{3}$, $4\frac{1}{2}$ eller $3\frac{1}{4}$ liter daglig. Ved andre lejligheder nævnes, at de fik 6 potter øl daglig, og dette var vist i det hele taget, hvad man dengang mente, et menneske havde krav på. Den salte mad både i land og ombord gjorde tørstig.

Den der var så fræk at tappe øl, efter at der var afråbt, skulle straffes med sin æres fortabelse, og hvis én kom til at spilde mere øl, end han kunne dække med sin hånd, fik han tamp foran masten; spildte han så meget, at foden ikke kunne dække det, blev han bundet til et tov og dyppet tre gange i søen, det såkaldte råspring. Strenge straffe var der også for at bore hul i øltønderne og suge øllet ud.

Senere blev ølrationen sat ned. I 1600-årene fik hver sømand på danske ostindiefarere i lighed med de hollandske én „flapkande“ (lågkande), dvs. $1\frac{1}{2}$ liter pr. dag. Selv om der også var vin- og brændevinsuddeling, var disse rationer kun små, og det hele var langtfra tilstrækkeligt til at opretholde væskebalancen. Underofficererne fik lidt

mere end de menige, og officererne en del mere. Hvis der blev knaphed på øllet, f.eks. hvis tønderne lækkede, kunne rationerne gå ned på en pot eller derunder, — for meget til at dø af og for lidt til at leve af, som søfolkene sagde. På engelske orlogsskibe var dagsrationen én gallon, godt 4 liter, så længe der var øl forhånden.

Øllet regnedes for et godt næringsmiddel, som både styrkede og oplivede, fremmede fordøjelsen og var et godt middel mod skørbug, såfremt det var godt brygget. Senere opdagede man dog, at det var virkningsløst mod skørbug.

Desværre var det leverede øl ikke sjældent af dårlig kvalitet, så det hurtigt fordærvedes, især i varmen. Det blev eddikesurt, dovent og tykt. Engelske leverandører snød f.eks. ved at bruge gyvel i stedet for humle. Stank øllet for meget, måtte det styrtes i søen. For at modvirke fordærv kunne man f.eks. slå et par friske æg ud i øllet eller komme lærredsposer med grønne granknopper, malurt og andre bitre urter i det. Syrligheden bekæmpede man med tilsætning af malt, sukker og salt, så en ny gæring gik i gang.

Øllet kunne også bruges til madlavning. Man kunne f.eks. hælde noget i byggrøden eller lave øllebrød og ølsuppe. Øllet kunne koges med en halv beskojt og lidt sukker i, hvad der smagte brillant som godnatdrink. Varmt øl lyder nok for moderne mennesker som noget afskyeligt.

Man opbevarede øllet i tønder (à 136 potter). Til staver og til bunde brugtes klapholt, en slags meget udsøgt træ, som det siges fra Christian IV's tid. Proviantskriveren skulle påse, at tønderne var rettelig justerede med indbrændte mærker, og at de var fyldt op til spunsen. Tønderne skulle selvfølgelig være helt rene. Under den Store nordiske krig blev flådens folk syge, og mange døde, fordi øllet var leveret på urensede trantønder. Eventuelt blev de nye tønder overtrukket indvendig med harpiks eller dampet med svovl. De skulle stuves under dæk og ligge så køligt som muligt over vandfadene. Det var vigtigt, at tønderne var godt sikrede med solide tøndebånd, så de holdt under den ublide medfart i søen. På Christian IV's tid brugte man „båndstave“ af pil eller hassel, senere jernbånd.

Det var en sorgens dag ombord, når det meldtes, at øllet var uddrukket og man skulle gå over til det uappetlige vand. På orlogsflåden var der i ældre tid ofte ved at udbryde panik blandt gasterne, når øllet slap op, og skibscheferne frygtede ikke med urette, at vandet ville forårsage sygdom og død blandt dem. Flåden mistede sin kampkraft på grund af



De tidligere så almindelige mugger (drikkekrus) er nu blevet meget sjældne. Her vises to typer, begge på Handels- og Søfartsmuseet. T.v. tinnugge med skrånede sider, løst låg, hank og på den flade bagside en krog til ophængning på en liste. Brugt i den danske orlogsmarine i 1800-årene. Indhold 1 pot; 15.6 cm høj. — T.h. mugge af vanlig type, fremstillet 1935 i rustfrit stål til skoleskibet „Georg Stage“ (II). Indhold $\frac{1}{2}$ liter; 9.3 cm høj. — Metalkrus havde den ulempe, at man brændte munden, når drikken var varm. Fot. Baldur Hansen.

Two different kinds of mug. Left: a tin mug with sloping sides and hook to hang it up by (Danish fleet, 19th century). Right: a stainless steel mug (1935).

syge og vrangvillige folk. Uden øl ingen søsejr. En trøst var det måske, at det tit gik fjendens folk på samme måde.

Af og til lavede man selv øl ombord. James Cook havde på sine sydhavsekspeditioner i 1770'erne maltessens med, som han bryggede på. Desværre var gæringen så stærk, at tønderne eksploderede. Der bryggedes også øl på granknopper, grannåle, lærkeknopper og enebær, det såkaldte „spruce-beer“, som dog på ingen måde vandt søfolkenes bifald.

1853 opfandt man i Bøhmen at koncentrere de faste stoffer i øllet i pressede plader, de såkaldte „zeilolither“. Ved at sætte vand og gær til kunne man få en ikke dårlig slags øl. Måske var denne opfindelse en videreudvikling af den russiske skik (omtalt 1790) at lave brød af malt,

der blev malet til mel og derpå bagt i en ovn. Det holdt sig længe ombord, og når man manglede øl, brækkede man det i stykker, satte krusemynte til (som gæringsmiddel?) og hældte kogende vand på. I virkeligheden er det nært beslægtet med det stadig i Rusland yndede brød-øl, kaldet „kvass“, som sælges på hvert gadehjørne og regnes for meget sundt og forfriskende.

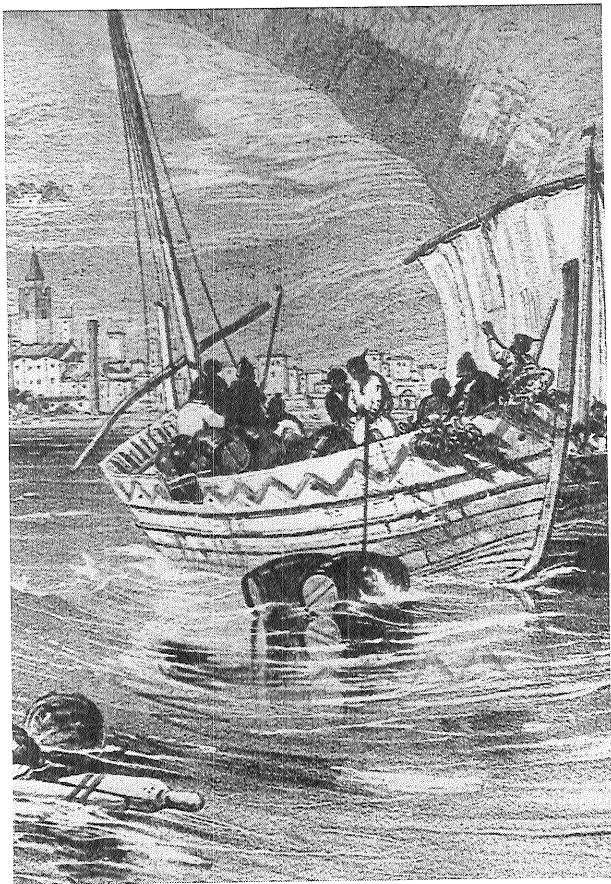
På havbunden finder man nu og da ølkander og -krus af ler, som er faldet overbord for århundreder siden. Det kan være middelalderlige eller senere sorte kander, brunt- eller grøntglaserede stentøjskander, ofte af rhinsk type, med tud og hank og riflet mønster, eller dunke med smal hals, tit af den type, man kalder skæggemand, fordi de er prydet med et skægget mandshoved. Man finder også tinkander i forskellige udformninger, tit med låg og gæk. I vrug er også fundet bimpler med hanke, i reglen af ler, men også af træ i bødkerarbejde. Til praktisk drikkebrug havde man også mugger, samme slags krus, som tidligere er beskrevet, af tin, blik eller emaljerede. Det var svært at holde de mugger, der havde bredere bund end åbning foroven, rene. I kahytten drak man af smukke tinbægre, tinstob eller drikkeglas.

Vin

Som sagt fik søfolk på skibe fra vindyrkende lande oftest vin at drikke i stedet for øl. Vandet var dog stadig den vigtigste drik. I oldtiden førte græske og romerske skibe vin med, og op igennem tiderne har man på skibe fra middelhavsområdet og fra Frankrig tildelt mandskabet vin — på franske skibe dog også cider (æble- eller pærevin). Det fortælles, at den spanske armada i 1588 førte 82.000 l vin med på sit togt mod England og kun 57.000 l vand. Vinrationen i armadaen var én quartillo (ca. 1.1 liter) pr. dag pr. mand. På franske skibe var den $\frac{1}{2}$ –1 liter.

Vinen var dagligdrikken derhjemme. Den holdt sig længere end vand, og man regnede den for et godt næringsmiddel, ligesom den virkelig var et probat middel mod skørbug. Ved småforseelser kunne gasterne straffes med at miste deres vinration nogle dage.

Når nordeuropæiske skibe kom til havne i vinlande, skulle øllet, som flere middelalderlige sølove bestemmer, erstattes med vin. Rationen kunne da være på $\frac{1}{4}$ – $\frac{1}{2}$ liter. I reglen brød mandskabet sig ikke om vinen, som de ikke kendte hjemmefra. De forstod ikke at drikke den langsomt, men nedsvælgede hele rationen i én slurk, hvorved de let



Vestindiefarerne anløb ofte Madeira på udrejsen og indtog et parti madeiravin til skibsbrug. På dette engelske litografi (udsnit) af Funchals red ca. 1850 ser man både lastet med vin i tønder, ankre og krukker. Tønderne og krukkerne flydes det sidste stykke over til skibene på reden.

Boats carrying casks and jars of Madeira, out to ships in Funchal roads, c. 1850.

blev berusede. Det hændte, at danske ostindiefarere, som på udturen lagde ind til Kapstaden, solgte det tilbageblevne danske øl der og købte kapvin i stedet, og det var folkene kede af, for øl var nu engang deres kæreste drik. Da korvetten „Galathea“ 1845 besøgte Madeira på sin verdensomsejling, tog kaptajn Steen Bille 8 piber madeiravin (ialt 3840

potter) ombord. Hver mand fik daglig $\frac{1}{6}$ pot heraf, blandet med $\frac{1}{3}$ pot vand. Skibe der løb ind til Cadiz tog ofte sherry ombord. Det var sundt, men folkene kom til at hade sherrysmagen. Så var den sødlige portugisiske portvin mere afholdt, især af engelske søfolk.

På hollandske ostindiefarere i 16-1700-årene fik sømændene foruden $\frac{1}{2}$ l vand og $\frac{1}{2}$ l øl pr. dag tre gange vin: efter morgenmaden en mytsjen (0.15 l) vermut, efter middagen en mytsjen spansk og efter aftensmaden en mytsjen fransk vin. I koldt vejr kunne de få en blandingdrik af varmt øl med spansk vin.

Også på danske ostindiefarere uddelte man af sundhedsmæssige grunde vinrationer, bl.a. for at modvirke skørbug. Rationen var en mytsjen middag og aften, og den blev uddelt af botelleren og måtte ikke tages med under dæk, da den så eventuelt kunne sælges til andre, hvorved drukkenskab kunne opmuntres. Var nogen så fræk at forsøge at få sin ration to gange, kom han 8 dage i bøjen (lænker) og mistede en måneds hyre.

Endnu den dag i dag får gasterne i den franske marine deres halve liter Bordeaux-rødvin hver dag.

Vinen var af forskellig holdbarhed. Den franske holdt sig ikke så længe som de solmodne spanske og portugisiske vine, men blev hurtigt til eddike under varmere himmelstrøg. Malvoisiervinen fra Tenerife var anset for at være verdens bedste vin; den kunne fragtes rundt om hele jordkloden og dog bevare sin kvalitet.

Vinen blev i reglen taget ombord i oksehoveder (234 l) eller i fade (976 l). I oldtiden brugte man foruden skindsække amforæer eller lerkrukker. Af og til havde man også i nyere tid vinen i store stenkrukker med hanke og omflettet med kurvemagerværk. Vin i flasker var sjældnere; det var nærmest den fine til kahytsbrug. Som det senere skal fortælles, var tilværelsen i kahytten langt mere præget af vinen.

Spiritus

Spiritus i forskellige former blev også medtaget for sundhedens skyld og uddelt i små daglige rationer under kontrol. Vigtigst var brændevinen og rommen.

Brændevin

Som det latinske navn *aqua vitæ*, livets vand, antyder, har man før som nu ment, at der var knyttet særligt livgivende og sundhedsbevarende egenskaber til brændevinen. Ombord på skibene har man regelmæssigt givet mandskabet en lille snaps af den gode, rene brændevin, destilleret på korn, for at vederkvæge og fornøje dem, give dem arbejdsstyrke og varme dem i koldt og vådt vejr. Man anså den nydt i små mængder som et lægemiddel, men advarede mod at drikke den, når maven var i uorden eller sindet i bevægelse ved stærk vrede eller ærgrelse.

Brændevinen blev opfundet i middelalderen, men først fra 1600-årene hører man, at den blev givet ombord på skibe, både franske, hollandske og danske, og selvfølgelig også andre. Morgen, middag og aften fik søfolkene hver en snaps på $2\frac{1}{2}$, 4 eller $7\frac{1}{2}$ centiliter. Nogle steder fik de f.eks. tre eller fire spiseskefulde. Skibsdrengen fik halv ration. Snapsen om morgenen skulle ofte erstatte morgengrøden, men mange læger var betænkelige over, at den indtoges på fastende hjerte. Søfolkene drak den dog med glæde. I kolde egne ville de hellere have en dram end varmt tøj, bemærkede sørøverkaptajnen Woodes Rogers (omkr. 1700), og det var nok ikke helt forkert.

Undertiden var det ikke den bedste sort, der blev leveret. På danske ostindiefarere kaldte man i 1600-årene den fuselholdige snaps spøgende for „brandanicum“ eller „finkeljokum“. Brændevinen leveredes i ankre eller halvankre. De der tidligere havde været vin i, regnedes for de mest velegnede. Spunsen blev stoppet tæt til og beget, inden ankrene blev stuvet i rækker i „brændevinskælderen“, et specielt rum om bord. Brændevinen blev ikke fordærvet undervejs som vand, øl og vin, men til gengæld fordampede den hurtigere. Den daglige ration blev hentet på dæk i en brændevinspøs, lavet i bødkerarbejde med større bund end låg og med hank. Den ene halvdel af låget kunne klappes op, så man kunne øse indholdet op. Når brændevinen skulle uddeles, blev der slået et slag på skibsklokken, og botteleren eller styrmanden, der af kaptajnen havde fået nøglen til brændevinskælderen og havde hentet rationen op i pøsen, gav hver af søfolkene, som var opstillet i kø, hans snaps, som han straks skulle uddrikke på stedet. Officererne påså, at alt gik rigtigt til. Ville nogen af en eller anden uforståelig grund ikke have sin ration, kunne det hælde, at han fik tildelt et slag tamp, for enhver skulle jo tage sin medicin. I reglen lod man ham dog slippe, eller man

tillod, at han fik et glas vand i stedet. Det nyttede ikke, at han fortrød og bagefter kom for alligevel at få sin snaps. Det var også strengt forbudt at sælge eller give den til nogen anden. Nogle omgik dog dette forbud, idet de tog brændevinen i munden uden at synke den og senere sprøjtede den ind i en andens mund.

Fra 1752 gav man i den danske orlogsflåde dem, som udtalte, at de ikke ønskede brændevin på togtet, en beskeden pengeydelse, „brændevinspenge“, på 12 skilling i alt, ligesom man afskaffede brændevinen for skibsdrengene og gav dem halv erstatning. Den der snød sig til dobbelt ration, blev enten sat i kachotten på vand og brød og mistede sin månedshyre, eller han fik tamp.

Var der særlig hårde betingelser undervejs, f. eks. stor varme, stor kulde, strengt arbejde, kunne mandskabet få en ekstra ration regelmæssigt nogle gange om dagen. I det hele taget synes det, som om brændevinsrationerne blev større og større med tiden. Fra 1711, da de blev indført i den danske marine, og til 1828 steg den ugentlige ration til over det tredobbelte.

Ind imellem rejste der sig stærke røster mod brændevinstildelingen. På Grønlandskompaniets skibe holdt man i 1780'erne helt op med den og mente at kunne fastslå, at dødeligheden om bord tog mærkbart af i løbet af kort tid. Efterhånden blev modstanden mod brændevinen større, også blandt søfolkene og orlogsgasterne, som hellere ville have te eller kaffe, hvilket også indførtes lidt efter lidt, som senere skal berettes. Alligevel afskaffedes snapsen ikke helt i flåden. Lægerne mente, at det rent sundhedsmæssigt var uforsvarligt at opgive den, idet den koncentreret i et lille volumen indesluttede en hurtigtvirkende, styrkende og oplivende kraft, som intet andet næringsmiddel kunne præstere. Snapsen fordærvedes aldrig, og den var straks klar til brug.

På danske handelsskibe blev den daglige ration, som efter spisetaksten 1867 beløb sig til $\frac{1}{16}$ pot brændevin, afskaffet i 1890'erne og erstattet med brændevinspenge. Dog når skipperen fandt det for godt, kunne han give en snaps, en kognak, et glas rom eller vin i særlige tilfælde til opmuntring, f. eks. under hårdt vejr, anstrengende arbejde eller udmattende klimatiske forhold, som det står i det danske reglement for skibsmandskabets forplejning 1892.



Der „hales mesanskøde“. Efter en hård tørt samler skipperen mandskabet om sig og skænker hver af dem en dram af snapseflasken som tak for indsatsen.

Skibsdrengen må dog sikkert nøjes med en halv snaps. Træsnit fra 1877.

Splicing the mainbrace. The skipper rewards the crew with a schnaps after a tough job of work. 1877.

Hale mesanskøde

På alle landes sejlskibe kendte man en sådan tildeling under forskellige spøgende benævnelser. Det ældste kendte vidnesbyrd om brugen af en sådan betegnelse er fra 1720'erne, hvor kommandøren på en tysk hvalfanger lod sin hovmester råbe: „Bezaans schoot an, Bezaans schoot an!“ før snapseuddelingen. Det skulle blive et af de mest populære kommandoråb gennem tiderne. På tysk træffer man også „haal Besaan-Schoot (ell. Grot-Schoot, Briggsschoot)“. Det velkendte engelske „splice the main brace“ kendes første gang fra 1772, brugt af

kapt. Cook i hans dagbog. På dansk har vi „hale mesanskøde“ (træffes mærkeligt nok først skriftligt så sent som 1877), „hal i mesanskødet“, „hale storskøde“, „have rebedram“; i nyere tid efter engelsk „splejse storebrasen“. Norsk: „hale mesanskjøt“, svensk: „slitsa storbrasen“.

Man har villet forklare det engelske udtryk med at det var en spøgefuld ordre, fordi det praktisk talt aldrig forekom, at storebrasen blev splejset. Var den ubrugelig, blev den erstattet med en ny, da den med en splejsning ikke ville kunne gå gennem blokken. De andre udtryk med at hale et eller andet skøde eller en bras kan måske være opstået, fordi uddelingen skete på stedet, hvor det skulle foregå, så det var en fiktiv kommando. Blev den derimod givet fra agterdækket, var alle klar over, at det var en virkelig kommando.

At skipperen uddelte ekstrasnaps kunne være efter det, man kalder en hård tårn: strengt arbejde i riggen eller på dæk, i lasten, ved ankerophaling, pumpning, efter en risikofyldt dåd, for taperhed i kamp (på orlogsskibene); efter eller under strengt vejr, efter udpurring i frivagten, under arbejde i særlig stærk kulde eller varme. Også enkelt personer kunne få en snaps som en slags dusør for specielt arbejde. Den kunne også gives for at festligholde skipperens fødselsdag, eller når grisen blev slagtet. Undertiden fik orlogsgasterne en snaps før angreb på fjenden for at opildne dem og indgyde dem mod. På engelsk kalder man et sådant brændevinsmod for „Dutch courage“, idet man bildte sig ind at vide, at det særlig var på hollandske skibe, dette trick blev anvendt. Men det blev sandelig da også brugt i den engelske marine.

Uddelingen foregik f. eks. ved at skipperen selv, styrmanden eller bådsmanden kom med brændevins-, whisky-, rom- eller geneverflasken og et glas, og alle samledes i en klynge og fik efter tur en slurk af samme glas. Det foregik gerne agterude ved kahytten. De der havde en skrå i munden, tog den ud, før de drak. Kaptajnen skålede tit med hver enkelt og nikkede en tak til dem. Søfolkene elskede denne opmuntring, som fik dem til at glemme alt besvær, kulde og væde. At „den gamle“ selv mødte op med belønningen, var af stor psykologisk betydning, og spiritussen varmede dejligt, både legemligt og åndeligt. Skibsdrengen tog tappert sin snaps, men var mindre begejstret. Han ville hellere have f. eks. et par svesker i stedet.

Under den tunge ankerophivning kunne skipperen få søfolkene til at råbe hurra for en snaps, hvorefter de tog fat med nye kræfter.

For øvrigt kunne belønningen også være en dåse kiks, en håndfuld nødder, en dåse mælk eller lignende gode ting.

Søfolkene kunne også, hvis de selv syntes, de havde fortjent en snaps, men ikke fik den, stille sig demonstrativt op og synge en tiggeviser derom. I den bekendte shanty „Whisky, Johnnie“ synger shantymanden:

I think I heard the „Old Man“ (kaptajnen) say,
„We'll splice the main brace here to-day“.

Oh, bring a drink to the shantyman,
In a glass, or cup, or an old tin can.

Here comes the cook with the whisky can
And a glass of grog for every man.

Efter sådan en opfordring var det svært at nægte folkene deres lille opmuntring.

Det pudsige er, at denne tildeling, som skulle være en uventet belønning fra kaptajnens side, undertiden blev anset for en rettighed for folkene. I de tyske hyrekontrakter fra omkr. 1870 stod der således sort på hvidt, at kaptajnen forpligtede sig til, ganske vist undtagelsesvis, at give brændevin efter eget skøn, især ved hårdt arbejde. Det var selvfølgelig ikke altid, at kaptajnens skøn faldt sammen med sømandens. I virkeligheden var den ekstra tildeling en slags betaling for overarbejde. Den hjalp officererne til at få et tilfreds og arbejdsvilligt mandskab, og den understregede den gamles fader-image over for sømændene.

Rom og grog

Rommen, et produkt af sukkerrørets saft, var meget yndet om bord. I vraget af det svenske regalskib „Vasa“, som sank 1628, fandt man i nogle tinflasker rester af en fin rom med en alkoholprocent på 33. Den havde en kraftig, tung og god aroma, sagde de lykkelige, som fik lov at smage den 350 år senere. Men den var nok udelukkende beregnet til kahytsbrug.

På vestindiefarere fik mandskabet tit rom, f. eks. både på danske handelsskibe og på engelske orlogsskibe. 1688 gav det engelske admiralitet ordre til, at de på skibe, som fo'r på Vestindien, forsøgsvis

skulle have $\frac{3}{4}$ pint Jamaica-rom plus $\frac{1}{4}$ pund muscovadosukker (urafineret rå sukker) daglig i stedet for $\frac{1}{2}$ pint brændevin. Senere blev romrationen dog nedsat til $\frac{1}{2}$ pint (1 pint = 0,57 l).

Orlogsgasterne var henrykte, men den store ration gav meget ofte årsag til fylderier og spektakler, og i 1740 gav admiral Edward Vernon, chef for den engelske eskadre i Vestindien, derfor ordre til, at rommen skulle fortyndes med den tredobbelte mængde vand, og at det skulle være varmt vand. Hertil kom lidt puddersukker. Efter en mindre sandsynlig version var skibets romforsyning svundet ind, og for at strække det kom Vernon vand i og opdagede, at det stadig smagte meget godt. Den ekscentriske admirals øgenavn var "Old Grog", fordi han altid gik med en vandtæt, grå kappe af grogram (egentlig grosgrain, et stof af silke og angorauld). Dette skulle være forklaringen på, at den fortyndede romdrik fik navnet grog.

En mere makaber forklaring, som slet ikke har noget med ham at gøre, er den, at da den franske guvernør over Guadeloupe, Guillaume Roussel, døde, blev hans lig bragt hjem i et fad rom, hvorpå der stod: Guillaume Roussel obiit (døde) Guadeloupe, forkortet GROG. Det franske skib blev erobret af englænderne, og gasterne, som ikke anede noget om liget, sugede rommen op af fadet. En sådan historie fortælles ikke sjældent. F. eks. blev efter sigende Nelsons lig i 1805 også konserveret i et fad rom, som søfolkene tør lagde, hvorfor rom også fik navnet „Nelson's Blood“.

Søfolkene var først ikke glade for den fortyndede rom, men forsonede sig hurtigt med den. Skibslægerne anbefalede blandingen, og efterhånden indførtes den i hele den engelske flåde. Grog blev navnet for det, vi nu kalder en romtoddy, og den gik sin sejrsgang over hele verden. Det varme vand blev dog efterhånden erstattet af koldt vand, og det må da også siges, at en varm romtoddy kan virke noget vammelig – hvis man ikke er forkølet.

Når groggen blev uddelt, var det et helt ceremoniel. Kl. 12 middag (8 glas) spillede orkesteret eller en violinspiller om bord melodien „Nancy Dawson“, hvorefter alle på kommandoen „Grog ho!“ togede forbi udskænkingsstedet og fik hvad der tilkom dem fra et stort kar med blandingsdrikken, som stod på mellemdækket. I nyere tid lå den lille romtønde på det store ransonsfad med vand, og på dette læste man i blankpudsede messingbogstaver: „The King – God bless Him“ (hhv. „The Queen – God bless Her!“). Groggen blev nemlig betalt af



Fra 1700-årene og indtil 1. aug. 1970 var der på engelske orlogsskibe en daglig uddeling af grog, dvs. rom fortyndet med vand. Romankret ses her fornedet foran vandfadet med indskriften „The Queen — God Bless Her“. Orlogsgasten (f.o. til venstre) venter på sin ration, mens underofficeren krydser ham af i sin bog. Foto i G. Goldsmith-Carter: Sailors (London 1966).

Grog issue in the British navy. Every member of the crew gets his ration of rum diluted with water. The custom was discontinued in 1970.

kongens egen kasse, hvorfor den kaldtes „King's Allowance“, kongens tildeling. Et specielt bæger på tre ben blev brugt til udmålingen. Rationen skulle som sædvanlig drikkes på stedet og måtte ikke gives videre til andre. Skibsdrengene fik ikke rom, men en lille pengegodtgørelse. Jo højere ens rang var om bord, jo mindre skulle rommen fortyndes.

Efterhånden som tiden gik, syntes de ansvarlige, at $\frac{1}{2}$ pint var for meget rom. Man foreslog i 1783 at erstatte rommen med vin, men det blev afvist, da vinen skulle importeres fra Frankrig til højere pris, end man kunne få rommen for fra den engelske koloni Jamaica. Først i 1824 vovede man at halvere tildelingen til „one gill“, dvs. $\frac{1}{4}$ pint. Til erstatning for den mistede halvdel serverede man så te. I 1850 blev rationen formindsket til $\frac{1}{2}$ gill, altså $\frac{1}{8}$ pint (7 centiliter). Man kunne få te, kaffe, kakao, chokolade eller lime-juice i stedet. Efter 1832 kunne den, der gav afkald på rommen, få en pengeerstatning på 3 sh. 6 pence pr. måned.

Det forbavser næppe nogen at høre, at groguddelingen i den traditionsrige engelske marine fortsatte lige til vor tid, nemlig til 1. august 1970. Denne dag blev en sorgens dag, og mange begræd afskaffelsen af den sympatiske tradition. Nu gik det for alvor tilbage for England, følte man.

Det er intet under, at også den amerikanske marine, som jo havde sin oprindelse i den engelske, fulgte skikken med samme ceremoniel. 1775 forordnedes en ration på $\frac{1}{2}$ pint, enten rom eller whisky, og 1842 blev den halveret. I 1862 fik præsident Lincoln kongressen til at vedtage en lov, som helt stoppede tildelingen, hvad man var meget harmfuld over om bord. Man indsendte protestskrivelser, men forgæves. I vore dage er US-Navy helt tørlagt.

På de mange danske skibe, som sejlede på Vestindien, var rom også en yndet drik. Da den unge rom især var meget stærk, blandede man gerne lidt vand i den. I virkeligheden var det grog, men man kaldte den ikke sådan. Uddelingen skete på samme måde som med brændevinen: hver mødte op hos proviantforvalteren eller stewarden, fik sit glas og blev krydset af på bakstavlen, så ingen kunne snyde sig til to portioner. Mandskabet blev gerne så lystigt efter uddelingen, at det dansede på batteridækket, sang og gjorde spektakler. Efterhånden erstattede man da også rommen med te og kaffe.

Også om bord på andre nationers handelsskibe kunne der vanke en



Uddeling af spiritusration ombord på orlogsfregatten „Jylland“ under tilsyn af proviantforvalteren og skibssergenten, 1870'erne. De ventende gaster står i kø, mens musikken spiller. Drikken indtages på stedet, og enhver bliver krydset af på baktavlen. Foran danser og synger de, der allerede har fået deres ration. Det kan ikke siges, om det drejer sig om brændevin spædt op med vand, eller måske rom. Det kan også godt være rødvin. Tegning af C. Groos på Orlogsmuseet.

Drink ration (schnaps, rum or red wine) on board the Danish man-of-war "Jylland", in the 1870's.

romdrik, om ikke til daglig, så ved bestemte lejligheder, f. eks. juleaften.

En afart af groggen var *bumbo*, som var meget afholdt på engelske orlogsskibe. Den bestod af rom, vand, sukker og nutmeg (reven muskatnød). En anden drik, *rob*, bestod af rom, lime-juice og sukker. På de engelske orlogsskibe begyndte man i 1795 at uddele en tvungen ration lime-juice (lemon-saft) daglig – det samme blev indført på engelske handelsskibe i 1854 – og da sømændene ikke var lige begejstrede for dette sure stads, selv om de vidste, at det modvirkede skørbug, var det en behagelig form at tage det i denne blanding. Betegnelsen „lime-juicer“ for engelske skibe var mere hånende end velvillig. Efterhånden blev lime-saften dog indført i flere andre nationers skibe. *Flip* var en blanding af rom og skibsøl, som anvendtes på engelske orlogsskibe.

Andre drikke

I den danske orlogsmarine havde man også en blandingsdrik, der kaldtes grog, men i stedet for rom brugtes brændevin. Drikken indførtes 1848 som afløser af den ublandede snaps og bestod af $\frac{1}{8}$ pot brændevin, $\frac{7}{8}$ pot vand og 4 kvint (20 g) puddersukker. Den serveredes kold.

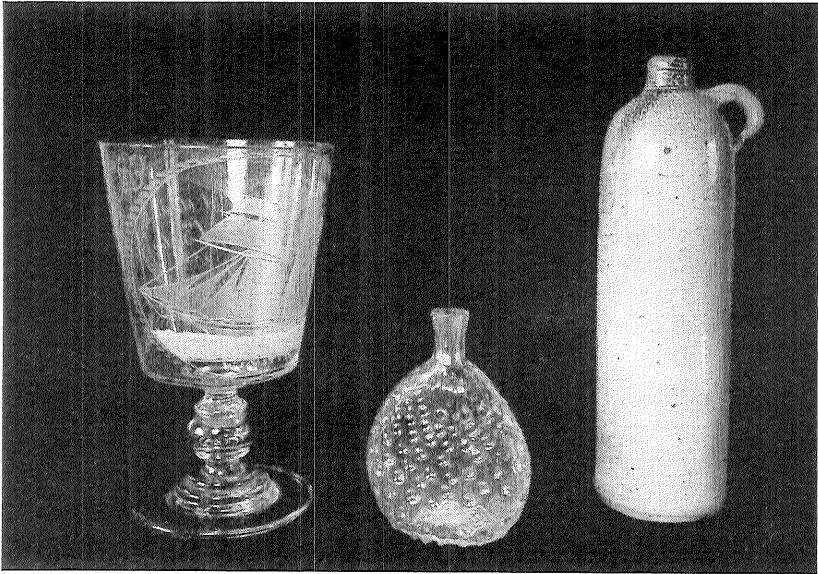
Om en engelsk kaptajn fra slutningen af 1500-årene fortælles, at han drak en drik *Rosa solis*, bestående af brændevin, varmt vand og krydderier.

En drik *flip* nævnes på danske kinafarere i 1700-årene. Den bestod dog ikke af rom og øl som på engelske skibe, men af brændevin, øl og sukker og blev varmet på den måde, at man stak et gloende jern i den – et tidligt eksempel på brugen af dyppekoger.

Kognak, den fine franske brændevin, nævnes sjældent om bord. Den fandtes højst i kahytten og blev ikke uddelt til mandskabet. Fra et dansk kompagniskib i Ostindien i slutn. af 1700-årene hører vi dog, at de tre tømmermænd hver dag fik en flaske fransk brændevin til deling, samt en katty (0,6 kg) sukker og en katty lemoner til at lave „graak“ af.

I modsætning til groggen tilberedtes *punch* i reglen ikke af rom, men af vin eller arrak, tilsat varmt vand, sukker og citron. Oprindeligt skulle der være fem dele i den – foruden de nævnte også te. Den stammer fra Indien (indisk *pantch* = fem), og englænderne introducerede den i Europa, hvor den blev meget populær, serveret dampende i en porcellænsbowle eller -bolle (skål). Arrakken var destilleret af palme- eller rissaft. Også om bord på skibene blev der serveret punch, dog ikke som daglig ration, men f. eks. søndag aften eller ved særlige lejligheder. Hvordan uddelingen skete, fortælles fra den svenske kinafarer „Finland“ 1769: kl. 1 middag kom bottellermathen marcherende med en lang kobberslev på skulderen, og bag ham to stærke matroser med en jernbeslået balje punch mellem sig. Den anbragtes på dækket, og der blev slået et slag på skibsklokken, hvorefter folkene kom styrtende med deres krus, med kokoskaller, ja måske endda med en gammel hattepuld. Alle fik nok til at blive glade, men ikke til at blive fulde.

Ellers var det nok mest ved hyggelige lag i kahytten, at punchebollen stod på bordet.



Kaptajnspokal af glas med indsleben indskrift og afbildning af skonnert „Wigoline“ af Helsingør 1855. Engelsk arbejde. Over knoppen er indsmeltet en Four Pence sølvmynt fra 1844 med dronning Victorias portræt. Højde 23.5 cm, diam. foroven 14.2 cm. — I midten lommelærke af glas med nubret overflade, formodentlig til brændevin, 1800-årene. Højde 14 cm. — T.h. hollandsk stentøjsdunk med lysebrun glasur, til genever. Indholdet iflg. indstempelt mærke „I KAN“ (kande). Ca. 1900. Højde 29 cm, diam. 8.3 cm. Handels- og Søfartsmuseet. Fot. Baldur Hansen.

Cut glass captain's goblet (1855); glass flask for schnaps (19th century); Dutch stoneware bottle for geneva (c. 1900).

Senere i tiden hører man om, at mandskabet ved visse lejligheder fik kaffepunch, sort kaffe med brændevin eller rom og sukker. Rommen kaldtes ligefrem skipperfløde.

På hollandske ostindiefarere erstattede man i 1700-årene brændevinen med det hjemlige produkt *genever*. På danske skibe, der sejlede på Østen, måtte man også udgive genever, når brændevinen slap op, men den danske sømand vænnede sig aldrig til den.

Whisky nævnes kun sjældent. I 1743 ville man erstatte øllet i den engelske flåde med whisky, destilleret på den bedste malt, da man mente det var bedre for folkenes helbred, men sømændene syntes ikke

om den. I stedet for ville de hellere have rom. I 1800-årene hører man lejlighedsvis om uddeling af whiskyration på engelske skibe, dog muligvis som erstatning for rom, når den var sluppet op. Som man ser, spiller vanens magt også en stor rolle med hensyn til drikkevarerne.

Det kan tilføjes, at man på russiske skibe endnu i 1890'erne serverede *vodka* om morgenen, svarende til brændevin på andre skibe.

Ved kaptajnens bord og foran masten

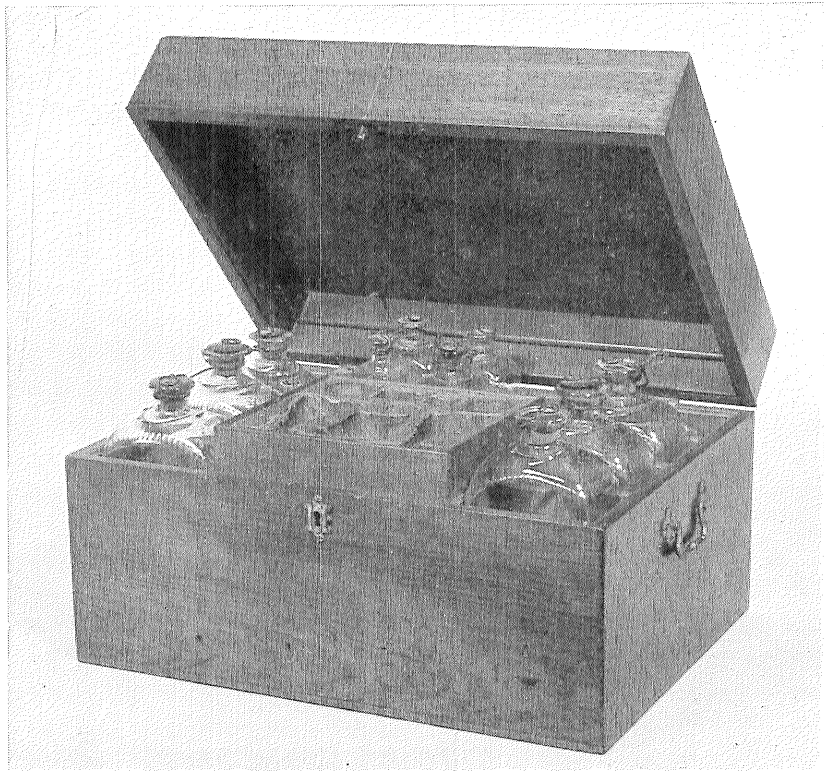
Det er lejlighedsvis omtalt, at kaptajnen og styrmændene, skibslægen, skibspræsten, botteleren og passagererne stod uden for de regler, der gjaldt for de menige om bord, i hvert fald hvad mad, drikke og justits angår. Det samme gjaldt for officererne om bord på orlogsskibene, som skaffede (spiste) i deres specielle messer og hyggede sig der.

På de større skibe spiste kaptajnen, officererne og eventuelle passagerer bedre og rigeligere i kahytten agter end den menige besætning foran masten. Deres rationer af drikke var også større. Ved kaptajnens bord blev der drukket masser af vin, selv om øllet ikke blev forsømt. Vinen blev drukket af rigtige drikkeglas i forskellige former eller af fine pokaler med indslebne ornamenten og initialer.

Agtergasterne havde lov til at tage deres egne forsyninger af drikkevarer med, brændevin, hedvine osv. De havde dem i reglen i et flaskefo'r, hvilket vil sige et fint træskrin til rejsebrug, med rum til flasker, karafler og glas. Betegnelsen brugtes dog også om særlige kamre eller „kældre“ til drikkevarerne, flasker og tønder. På tysk nævnes „Flaschenfutter“ om bord på et skib i 1687, og i Danmark i 1700-årene.

Det danske Asiatiske Kompagni tillod i 1700-årene følgende mængder af privat medbragte drikkevarer: kaptajnen 5–8 kasser vin à 150 flasker i kahytten og 5–8 tdr. øl i lasten; overstyrmanden 5 kasser vin og 4 tdr. øl; præsten, skibsassistenten, lægen, understyrmændene hver 5 kasser vin og 3 tdr. øl, og således videre med stadig mindre mængder helt ned til sejlmageren, der måtte medføre 1 kasse vin og 1 tønde øl. Noget af det solgte de tit undervejs, men der blev alligevel nok tilbage.

Til fremstillingen af de meget afholdte puncher måtte man på det svenske Ostindiske kompagnis skibe tage flg. mængder af arrak med på en Kinafart: kaptajnen 50 kander (à ca. 2½ pot), overstyrmanden



Flaskefo'r, der har tilhørt skibsreder Chr. Tullin Boalth (1767–1822). Den smukke mahognikasse er lavet i Trankebar. Der er plads til otte større og seks mindre karaffer. Disse er firkantede med sløbne ornamenten. Endvidere er der flere vin- og likørglas. Flaskefo'ret har været medført ombord på Boalths ostindiefarer, fregatten „Tre Venner“, bygget 1794 i Bengalen. Handels- og Søfartsmuseet.

Decanter and glass case made in Tranquebar, at the end of the 18th century, for Christian Boalth, owner of the "Tre Venner", an East Indiaman.

40, de øvrige styrmænd hver 30, præsten, lægen, skriveren, botelleren, højbådsmanden og overtømmermanden hver 15. De fik af kompagniet kontante pengebeløb til at købe kognak, brændevin eller rom for, hvis de ønskede, men til gengæld fik de selvfølgelig ikke andel i mand-skabets rationstildeling.

Om aftenen samledes kaptajnen, officererne og eventuelle passagerer

i kahytten ved den dampende punchebolle, hvor de havde det fornøjeligt med skåledrikning, piberygning, visesang og skæmt. Ved andre lejligheder blev flaskefo'rene åbnede, og skønne, slebne karafler blev sat på bordet med hedvin, kognak, rom osv. Man drak af smukke drikkeglas.

Denne skik fortsatte efter kompagnitiden, især på de store paketskipperskibe i 1800-årenes midte og sidste del, som fo'r over verdenshavene til fremmede verdensdele med gods og passagerer. De blev overdådigt trakterede. F. eks. var det på nogle skibe skik at servere champagne til middagen på tors- og søndage, de såkaldte champagnedage. På de andre dage serveredes der „kun“ portvin, sherry og rødvin.

På baggrund af det glade, spirituelle liv i kahytten teede den jævne sømands liv sig yderst ensformigt og beskedent. Fra middelalderen og helt op i 1600-årene havde det været folkene tilladt at tage hver et fad drikkevand med til supplering af, hvad skibet forsynede dem med, og skipperen skulle anvise dem plads til opbevaring på skibet. Men øl eller spiritus måtte de ikke tage med, og det var forbudt at falholde den slags om bord. Der kunne højst være tale om at købe spiritus i små mængder hos kaptajnen, hvis han ved særlige lejligheder var villig indstillet.

Når sømanden i fremmede havne var så heldig at opnå landlov, kunne han indhente det forsømte ved at få sig en ordentlig kæfert i en havneknejspe, og han kunne måske smugle en dunk eller en flaske stærke sager om bord. Det var en anvendt trafik at fylde rom o. lign. i svineblærer og skjule dem under tøjet, når de gik om bord – ja, endda udpustede æg kunne fyldes med sprit. Nogle skjulte en pølseformet beholder af dyretarm under halskluden, fyldt med de våde varer. Kadrejerne solgte tit uskyldigt udseende kokosnødder med spiritus i. Sømanden kendte mange geniale metoder, men det gjorde styrmanden også, og han fandt det meste, når han kropsvisiterede dem ved ombordstigningen. Man havde simpelt hen ikke brug for fuldskab om bord. Fik søfolkene trang til at få noget ud over rationen, måtte de gribe til at stjæle.

Det gjorde de da også ret tit, og det ansås normalt ikke for nogen forbrydelse fra deres side. De kunne brække låsen op til lasten eller bryde gennem lugen ned og stjæle ankre med øl og snaps; de kunne med et vridbor bore hul i et fad – undertiden måtte de først skære et hul i skottet, bag hvilket fadeværket lå – og ved hjælp af en læder-

slange, en pennefjer, et rør, et halmstrå sugede drikken til sig, eller de kunne bruge en hævert, som de fik drikken op med. På engelske skibe kaldte man den metode „tapping the admiral“, vel med tanke på de allerede nævnte anekdoter om lig opbevaret i romtønder. Nogle slog tøndebåndene til side og borede huller, og bagefter skubbete de dem på plads igen, så hullerne blev dækket. Andre var så forbrøderiske at fylde de tønder, de havde tømt, med saltvand, hvad der kunne blive en katastrofe for alle om bord.

Slemme fristende var det, hvis skibets ladning var vin eller rom. Så slog søfolkene tønderne op og fyldte pøse og hatte med indholdet. Resultatet kunne blive kaos. Endda kaptajnens flasker gik ikke fri. Selv når den daglige ration blev båret frem, kunne der blive stjålet af den. Der var praktisk talt ingen skibe, hvor der ikke blev stjålet drikkevarer. Søfolkene fandt det helt naturligt, at der var svind i lasten. Det måtte man altid regne med.

På orlogs- og kompagniskibene, hvor disciplinen var streng, var straffene hårde: at blive sat i bøjen på vand og brød, få tamp, løbe spidsrod, miste hyren for en måned, ja i værste fald at blive kølhalet eller springe fra råen. Men straffene måtte være hårde, for det kunne være en sag om liv og død, hvis fadene var tomme, når man regnede med at have drikkevarer nok. På handelsskibene gik det knap så strengt til, men det kunne dog blive nødvendigt at „logge“ forbrøderne (give dem bøder, som blev noteret i logbogen og senere trukket fra hyren), eller aflevere dem i kachotten i næste havn.

Det fortælles fra et engelsk skib, at kokken havde fundet på at fabricere en drik af rå kartofler, ris, sukker og humle. Han blev godt fuld af den. En anden kok kunne lave vin af tørrede svesker, rosiner o. lign. Mandskabet fik af og til en flaske langet ind i lukafet, for at de ikke skulle beklage sig over hans mad, hvori disse højtelskede ingredienser manglede.

Te og kaffe, chokolade og kakao

Det er stadig lidt af et dogme, at søfolk er særligt drikkædige, hvilket selvfølgelig skyldes, at folk i land mest ser dem i havnen, når de har landlov og opsøger de nærmeste værtshuse for at konsumere den spiritus i en fart, de er blevet snydt for på den lange rejse. Selv om de i ældre tid fik øl og spiritus om bord, var dette dog næppe mere, end

mange folk på landjorden fik. Øllet var renere at drikke end vand og meget tyndt, og spiritussen blev indtaget som medicin eller som en hårdt tiltrængt styrkelse under det kolde og våde arbejde. Drikkeri for drikkeriets egen skyld fandtes ikke.

Normalt havde sømændene ikke mulighed for at få spiritus om bord ud over rationerne. I virkeligheden drak kaptajnen og styrmændene langt mere end mandskabet. På de fleste skibe var det som nævnt forbudt sømændene at føre spiritus med, og kun ved at stjæle det eller smugle det om bord kunne de få det. Mange af dem brød sig i virkeligheden ikke særligt om det, og da afholdsforeningerne kom op i 1800-årene, meldte ikke så få sig ind i dem. I reglen var sømændene selvfølgelig ordentlige mennesker, dygtige og samvittighedsfulde til deres arbejde, hvor drukkenskab ville have været fatal, og de var loyale over for deres skib og deres foresatte.

Da den amerikanske sømandsmission, Seamen's Friends Society, blev stiftet omkr. 1830, var der hundreder af skibe, som blev „tørslagte“, dvs. hvor man ikke tålte alkohol om bord og ikke uddelte den, og ideen bredte sig efterhånden til europæiske skibe. De sømænd, der lod sig forhyre på sådanne „temperance ships“ (afholdsskibe), måtte skrive under på, at de ikke ville røre spiritus, og der forlyder intet om, at disse skibe havde svært ved at få mandskab. Et andet spørgsmål er, om det var heldigt helt at forbyde spiritus i små mængder. Skibet var jo trods alt folkenes hjem foruden at være deres arbejdsplads, og det kunne vel ikke skade dem at hygge sig i al uskyld med et lille glas i ny og næ, som de fleste hjemme ville gøre det.

Hvad der gjorde, at spiritusrationer om bord efterhånden næsten fuldstændig blev afskaffet, var, at der nu fandtes et tilbud af andre velsmagende og oplivende, men ikke spirituøse drikke: te og kaffe, chokolade og kakao, som gav en god erstatning for dem.

Ældst anvendt af disse er *teen*. Den først kendte omtale af te om bord er fra 1645, da kaptajnen på en hollandsk ostindiefarer i Indien købte 6 pund te til kahytsbrug. I Østens lande lærte søfolkene at sætte pris på teen, som de fandt var en kostelig drik, der styrkede hukommelsen og skærpede forstanden. Den blev hurtig populær på hollandske, engelske og svenske skibe, og på danske nævnes den i brug i hvert fald 1752, men er formentlig ældre. Man førte jo te med hjem fra Kina og Ostindien på skibet.

Allerede fra 1760'erne hører vi, at nogle af søfolkene tog deres egen



Frivagt i lukafet. På bordet står tekande, kopper og bægre. Man ryger kridtpibe, slanger sig i køjen, spiller harmonika og hygger sig. Skibsdrengen tænder op i ovnen, på hvilken en tekande med ny forsyning venter. Køjerne er indbyggede. På skottet hænger gaffel, ske, pibe og kniv. Den sparsomme belysning leveres af to primitive lamper, bestående af en oliekanne med væge i tuden og fyldt med kabysfedt. Træsnit fra 1877.

The watch below. Drinking tea, smoking, playing the accordion and talking in the fo'c's'le (1877).

te med om bord og fik lov til at få en ekstra pint ferskvand, godt $\frac{1}{2}$ l, når de ville koge den, idet kaptajnen anså den for en sund drik. Man drak den gerne med kandissukker til; undertiden kom man safran i. Teen opbevarede i tætte bly- eller tinflasker, i dåser eller i skrin. I 1790 indførtes te i den engelske marine, men det varede noget, inden den blev helt accepteret af gasterne.

Chokolade, lavet af kakaomasse med sukker og forskellige tilsætninger, nævnes som drik første gang i 1696 på den spanske galleon „San José“ i Stillehavsfarten mellem Acapulco og Filippinerne. Den var vel medtaget fra Meksiko, idet kakaotræet vokser der og i Sydamerika.

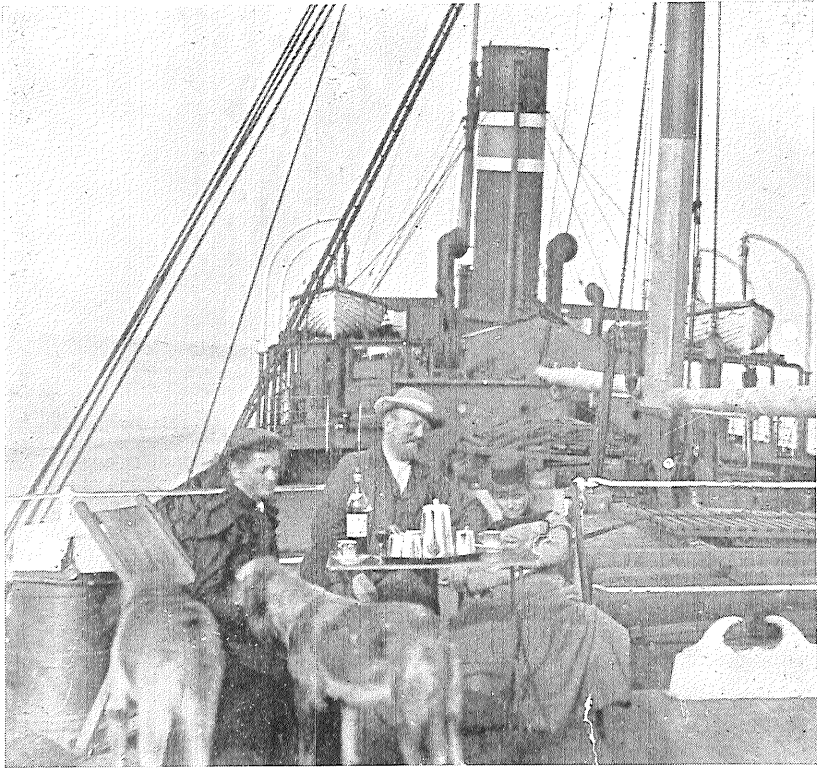
I 1709 fik søfolkene på de engelske kaperfregatter „Duke“ og „Duchess“ i Stillehavet chokolade for at give dem mod, før de angreb et fjendtligt skib.

I 1780 indførtes *kakao* i den engelske orlogsmarine. Den kunne fås på de engelske vestindiske stationer. Om bord tørrede man de rå kakaobønner i en bageovn, hvorefter man stødte dem i en morter til kakaomasse. Da massen var olieholdig, måtte man opløse fedtet i kogende vand, hvorefter man blandede sukker i. Alligevel fik drikken en oliehinde ovenpå. Men kakaoen var behagelig og nærende og ansås for mere kraftig og sund end chokoladen.

Kaffe omtales ret sent, idet vi først 1767 finder nævnt, at folkene kunne få vand på skibet til selv at koge kaffe. På hollandske skibe drak man i 1770'erne kaffe flere gange om dagen. Den var tynd, og man fik hverken mælk eller fløde i; kun skipperen fik kandissukker dertil. På andre skibe sødede man kaffen med sirup.

Efterhånden blev kaffen mere almindelig. F. eks. nævnes det i 1818, at folkene på et dansk skib fik 100 pund kaffe med til deres eget brug. Man blev hurtigt så afhængig af drikken, at man, når den slap op, lavede erstatningskaffe af brændte beskøjter eller af brændte ærter, bønner eller rugkorn. Kaffen blev kogt, ikke tragtet, og man kom undertiden lidt salt eller et stykke salt fiskeskind i den, for at grumset skulle synke til bunds.

I første del af 1800-årene var tiden moden til at erstatte spiritussen helt eller delvis med disse mildere drikke. I 1823 blev kaffen indført i den franske marine i stedet for morgenbrændevinen; den var dog hovedsagelig lavet på cikorie og må have smagt fælt. Som omtalt halverede man i 1824 grogtildelingen i den engelske marine og gav i stedet for te. Gasterne blev hurtigt glade for deres „morning tea“. I den danske orlogsmarine ville man i 1826 helt afskaffe frokostbrændevinen, som blev indtaget på fastende hjerte, og erstatte den med varm kakao, te eller kaffe, alt efter årstid og klima, men søetatens læger var imod det. Da der blandt gasterne var flere og flere, som frivilligt opgav brændevinsdrikningen, genfremsatte man i 1834 forslaget, efter at en forsøgsperiode havde givet godt resultat på vestindieskibene, og i 1836 erstattede man så morgenbrændevinen med fire gange øllebrød og tre gange te hver uge. Folkene var allermest glade for øllebrøden, muligvis fordi de lakerede tekander gav teen en vammel smag. Brændevinen på de øvrige tider på dagen blev dog ikke straks afskaffet. Kaffe i



Kaptajnen på et af rederiet „Norden“s dampskibe hygger sig på agterdækket sammen med sin familie og sine hunde. Til kaffen, som hovmesteren har serveret i et fint kaffestel med porcellænskopper, hører der en kognak. Foto fra ca. 1900-05.

The captain and his family having coffee on the quarter-deck (c. 1900-05).

marinen blev først serveret 1845-47 om bord på korvetten „Galathea“, men gasterne foretrak teen. Om bord var der en stor 50-liters kobbervandkedel i kabysen, som altid indeholdt vand til te. Senere blev kaffen foretrukket fremfor teen.

Betegnende er det, at der i krigsåret 1848 blev beregnet 30.681 potter brændevin til den danske orlogsflådes skibe og stationer, men kun ca. 10 %, nemlig 3.144 potter, blev udgivet. For 1849 var tallene hhv. 42.536 og ca. 6.900 potter. I 1909 holdt det sidste levn af brændevins-

uddelingen op i den danske flåde, idet de ældste underofficerer, som ugentlig fik $\frac{1}{2}$ pot, nu mistede denne rettighed.

Den norske marine foreslog 1832, at brændevinen skulle erstattes med varm te om sommeren og varmt øl om vinteren, hvad gasterne ikke havde noget imod. I 1855 blev det varme øl afløst af kaffe. I den amerikanske marine blev der fra 1872 givet rigeligt med kaffe; her var grøggen som omtalt blevet afskaffet 1862.

På danske orlogsskibe fik hver mand $\frac{1}{2}$ pot te, tilberedt af $\frac{2}{9}$ lod teblade (knap 4 g) og et lod sukker (16 g). På handelsskibene måtte man i reglen holde sig selv med sukker. Senere brugte man $\frac{1}{6}$ lod (2.5 g) te til hver portion tevand.

Af og til fik gasterne chokolade, men det var for højtideligt for dem, sagde de. I Nyboder fik man nemlig chokolade, når man havde været til alters. Den var også for sødvammel for dem. Efterhånden gled kakaoen og chokoladen delvis ud, idet de også blev for dyre. For øvrigt kunne der gå orm i kakaopulveret, så man bagefter måtte skumme dem af.

Fra 1860'erne gik man over til at sløjfe brændevinen på de fleste danske handelsskibe, men i spisetaksten af 1867 stod der stadig, at hver mand daglig skulle have $\frac{1}{16}$ pot brændevin, dvs. 6 centiliter. Det syntes mange var forargeligt, da kaffe og te nu var blevet de vigtigste drikke, som mandskabet for længst var kommet til at sætte pris på. Efterhånden serveredes der te eller kaffe mange gange i døgnets løb, til måltiderne, ved vagtskifte, især efter hundevagten, og efter hårdt arbejde. Det kvikkede op og det varmede.

I varme egne blev der ofte sat en kedel kold te på storlugen, som folkene frit kunne lække sig på. Ikke mindst når de lossede og ladede, var det skønt. Undertiden hang kedlen under solsejlet for at holde sig kølig. Den havde en lille rør lignende tud i låget til at hælde af.

Den te og kaffe, man fik i kahytten, var selvfølgelig bedre end den, mandskabet drak. Ikke for intet talte man på engelske skibe om „cabin coffee“ og „crew's coffee“. Sidstnævnte var ofte lavet på den sjuskede måde, mad og drikke blev tilberedt på om bord i ældre tid. Kogte man te, lod man tit de udkogte blade blive i kobberkedlen, til der ikke kunne være flere, og det samme gjaldt grumset i kaffekedlen. Det var ikke lækkert. Undertiden kogte man afvekslende kaffe og te i samme kedel, uden at den blev tømt og rensset hver gang. Teen kunne f. eks. smage af cement, rustvand, kokosnødtrævler, kostebørster,



Porcellæns- og fajancekrus var behageligere at drikke af end metalkrus, fordi de ikke brændte læberne. I midten mugge af ostindisk (kinesisk) porcellæn med snoet dobbelthånd og billede af en amerikansk kinafarer, ca. 1800. Højde 13,8 cm, diam. 11,8 cm; indhold ca. 1 liter. Til venstre og højre engelske fajancemugger fra første del af 1800-årene med billeder og vers i „transferprint“, dvs. som overføringsbilleder, og dekoreret med rødlig farve med lustre (metallglans). Muggen t.v. 9 cm høj, diam. 9 cm, indhold ca. ½ liter; muggen t.h. 10,5 cm høj, diam. 11 cm, indhold ca. ¾ liter. Handels- og Søfartsmuseet. Fot. Baldur Hansen.

Decorated mugs from just before and after 1800. In the centre, a Chinese mug of porcelain flanked by English earthenware mugs with transfer and lustre colour decoration.

mahognisavsmuld, græstotter, sagde de harmfulde ofre, og særlig tyndte blev kaldt hønsenis og møpis.

På samme måde fandt de ud af, at kaffen smagte af sild, ost, saltkød, sure sokker, støvlelæder, fejeskarn, malet træ o. lign. På danske skibe kaldte man kaffen kultjærevand, på tyske Juchheiwasser, Schosterlaug (skomagerlud) eller Priemsaft (skråsnyt). Ofte var kaffen hårdt brændt, og da tildelingerne tit var beskedne i forhold til tørsten, måtte den strækkes med brændte ærter, brændte beskøjtsmuler o. lign. eller med cikorie- og løvetandstilsætning.

Hver mand bragte sin egen tin-, blik- eller emaljerede jernmugge

med håndtag med til kaffen eller teen, jfr. tidligere omtale. De rummede $\frac{1}{2}$ liter. Bedre var de engelske fajancemugger med dekorationer på siderne; på dem brændte man ikke så let munden som på metal-muggerne. I kahytten havde man i reglen porcellænskopper. Mandskabet fik undertiden også finere kopper af jernporcellæn, som ikke var lette at slå i stykker. Drikken blev ofte hældt direkte fra kobberkedlen, der meget praktisk blev ophængt i en krog under eller over bordet, så den nemt kunne vippes. Sukkeret, hvis dette forefandtes, stod i en blikdåse på bordet. Te- eller kaffekander af metal eller porcellæn var kun for kahytten.

Moderne tider

I forhold til tidligere hersker der nu ligefrem paradisiske tilstande om bord, hvad mad og drikke angår.

Vand er stadig den vigtigste drik. Efter de danske bestemmelser skal drikkevandet være rigeligt, i hvert fald beregnet tilstrækkeligt for mindst det dobbelte af den tid, rejsen er anslået til at vare. Vandet, der indtages i bunkerhavnene verden over, er kontrolleret efter strenge regler. Det er rensat og tilsat forskellige stoffer, mest klor, hvad der for øvrigt af og til kan smages på det. Det leveres i vandbåde eller fra hydranter i havnen fra et kontrolleret vandværk. Der er strenge regler for dets opbevaring i vandbådene, for de slanger, der bruges til påfyldningen, for pumper og rørledninger. Før indtagelse af vand om bord skal skibets tanke og ledningsnet desinficeres med en opløsning af klorpræparater. Tankene skal være absolut tætte og være forsynet med mandehuller eller, for de mindres vedkommende, renehuller, så de nemt kan renses. Hullerne skal kunne lukkes med tætte dæksler. Indvendig skal de være cementerede eller cementvaskede. De skal opbevares under dæk. I stedet for de tidligere almindelige jernkasser eller -tanke bruger man nu mest tanke af rustfrit stål eller aluminium, som indvendig er oversmurt med antibiotiske stoffer.

De fleste moderne skibe har en ferskvandsgenerator, et destilleringsanlæg, mest i form af en evaporator, som udnytter maskinens varme eller damp til at destillere havvand. Det evaporerede vand bruges dog mest til tøjvask og badning eller på dampskibe som kedelvand.

Drikkevandet inspiceres ved indtagningen og også med hyppige mel-

lemrum undervejs af kaptajn eller styrmand, og tankene renses regelmæssigt.

Der beregnes som minimum 7 l drikkevand daglig for hver, men i virkeligheden er det sjældent rationeret.

Under rejser i tropefarvande (mellem 30° nord og 30° syd) skal der iflg. forplejningsreglementet tilsættes vandet citronsaft eller lime-juice mod skørbug. Undertiden får folkene udleveret lime-juicen på flaske og kan selv blande den med vand og drikke den som læskedrik. I køleskabet findes appelsinsaft og andre juicer til forfriskning, ligesom sodavand, apollinaris o. lign. kan købes. På mange skibe kan folkene få isvand, enten med isklumper i eller fra køleanlægget.

En drik, som vi ikke har truffet før, er *mælk*, som sjældent eller aldrig fandtes på de gamle skibe, idet kondenseret mælk (dåsemælk) eller tørmælkspulver var dyrt og ikke smagte godt, når det blev opløst i vand. Det brugtes, hvis det overhovedet fandtes, mest til kaffen. Nu har man på mange skibe en „stål-“ eller „jernkø“, et slags minimejeri, hvori skummetmælkspulver, smør og vand blandes i en mixer og giver lige så velsmagende drikkemælk, som den fås på landjorden.

Kaffe og te serveres flere gange daglig. Kaffen er mest populær på danske skibe, men teen, f. eks. nydt som is-te, er også afholdt i varme egne.

Det daglige drikkeprogram kan se sådan ud på et dansk skib:

om morgenen vand, isvand eller mælk,
om formiddagen kaffe eller vand,
til middag vand i massevis,
om eftermiddagen kaffe,
til aften vand og kaffe.

Det vil ses, at en af de tidligere så meget brugte drikke, *øllet*, mangler. Det skyldes især, at øl (pilsner eller eksportøl) i vore dage er meget stærkere end ældre tiders skibsøl, og at man af sikkerhedsgrunde begrænser forbruget af øl og spiritus så meget som muligt. På de fleste danske skibe, ikke mindst på tankskibene, som af indlysende grunde har særlig strenge restriktioner, har hver mand kun lov til at få to pilsnere – i flaske eller på dåse – om dagen. Man skal selv købe dem hos hovmesteren. Derimod kan lys pilsner købes frit i rimeligt omfang.

Vin og spiritus i enhver form er bandlyst om bord, undtagen ved særlige lejligheder, såsom årets festdage, fødselsdage o. lign. På disse

kan man efter særlig tilladelse fra skibsføreren købe skattefri vin, snaps, rom, whisky, gin m. v. hos hovmesteren. Vin og spiritus må ikke tages med fra land. Derimod er salget til eventuelle passagerer i almindelighed ikke begrænset.

Som følge af disse strikte regler er der meget lidt drikkeri om bord. Forsynder nogen sig derimod, kan han risikere at blive afmønstreret.

I modsætning til før leveres drikkegrejerne af skibet, hvad enten det er kopper af jernporcellæn eller drikkeglas, begge forsynet med rederiets bomærke. Kopperne hænger i kroge i pantryet, og glassene står i en bakke med dertil indrettede huller. Mange steder er man gået over til at bruge papbægre til læskedrikke.

En sammenligning mellem drikkelser før og nu gør det særlig klart, hvor megen vægt man i vore dage lægger på det sundhedsmæssige, og hvor store muligheder man har for at skaffe rent drikkevand for derved at bevare mandskabets helse. Vår viden om sundhedsfarlige bakterier og bekæmpelsen af dem, vore næsten pinlige krav om hygiejne først og sidst, vore muligheder for ved avanceret køleteknik at bevare friskheden både med hensyn til proviant og drikkevarer, alt dette har virkelig forårsaget en revolution. Brugen af spiritus er ikke nødvendig mere – nogle vil måske beklage dette – efter at kaffe og te har indtaget en stor plads i dagliglivets drikkevaner. Først og sidst er behovet for drikkevand lige så stort nu som før. Men hvilken forskel er der ikke på en tår lunkent og råddent vand tidligere og en forfriskende, kølig mugge vand i vore dage!

Forfatteren ønsker at dedicere denne opsats til medicinhistorikeren dr. med. *Hans Schadowaldt*, der dels som professor ved det medicinhistoriske institut ved universitetet i Düsseldorf, dels ud fra sine praktiske erfaringer som skibslæge har skrevet en række banebrydende arbejder om sundheds- og forplejningsproblemer ombord. Disse historiske og kulturhistoriske undersøgelser har i høj grad inspireret foreliggende oversigt.

En tak rettes ligeledes til ekspeditionssekretær *Erh. Assens*, Handelsministeret, til museumsassistent *Erik Dannesboe*, Handels- og Søfartsmuseet, og til kontorchef *Poul Jægerholt*, Rederiet A. P. Møller, for værdifuld hjælp.

Som det var tilfældet med „Sømandens kogebog“ har forfatteren også her måttet afstå fra litteraturhenvisninger, idet stoffet er bygget på et par tusind kildesteder, som det ville være umuligt at redegøre for.

SAILORS' DRINK

Summary

Then as now the most important drink on board was *fresh water*. In the past it was never absolutely pure, whether it was obtained from a spring or a water boat. Once on board it was stored in casks and barrels of various sizes. These had to be absolutely clean inside and were often burnt, leaving their sides charred, then stowed below in the hold. Not until about 1800 were tanks made of iron, either built-in or not, used for water storage. They were cemented on the inside in order to prevent rust. Stored below deck, the water for the day's requirements was pumped up and kept on deck in ankers or tanks. Drinking water for officers was in porous earthenware jars so it could be kept cold.

On long voyages water soon went bad. Germs, insects, microbes and plants thrived, long fronds of algae developed, the water smelt and tasted foul, disease spread. Even though various ingredients were added to make it clear, or it was whipped up to introduce oxygen, it still remained practically undrinkable. Filtering might do away with the worst impurities but did not make the water any more healthy to drink, and the process was a lengthy one. With the introduction of iron tanks water kept far better.

Ships on long voyages had to carry considerable quantities of water with them, especially those with large crews. The daily ration was 3-4 litres of drinking-water for every man, plus a couple of litres for cooking, by no means an excessive amount as the food was very salty. In hot climates a lot of liquid was necessary. Fresh water was not allowed to be used for washing clothes or personal hygiene. Large company vessels often carried 80,000-90,000 litres of water on board, quite a consideration as it made up about 1/10 of the total tonnage. If the voyage was very long water ran short and the daily ration had to be reduced. Men became desperate with thirst and often ill from dehydration.

It was necessary, therefore, to obtain supplies on the way. If it rained, rain-water was collected. In cold regions it was possible to melt ice to obtain fresh water. For centuries men have tried to obtain fresh water by distilling seawater, i.e. by boiling it and then cooling the steam, but the process was a slow one and needed a lot of firewood. Whenever the opportunity occurred water supplies were obtained ashore, from rivers and springs, often at the risk of attack by natives or wild animals.

Next to water *ale* was important. It was purer than water and kept better as it contained yeast. It was very weak, containing only about 1 per cent alcohol, and had a bitter taste. Usually the men drank ale at the beginning of a voyage and when it was all finished went on to drink the unpleasant-tasting water. The ale ration was formerly 4-5 litres a day per man, but was later reduced to 1-2 litres. *Wine*, which was issued instead of ale on vessels of wine-growing countries, never became popular on North European ships.

To keep up the men's health small daily rations of *spirits* were also issued.

Most important was *schnaps*, which was issued perhaps three times a day, with measures of up to 7 centilitres on each occasion. This amount was later reduced and gradually the issue of schnaps was stopped completely on many ships. However after a particularly hard and wet job the popular command "splice the mainbrace" was heard and a special issue of schnaps given.

In the English fleet *rum* played a very important role. It was issued on West Indiamen as early as 1688, but in 1740 Admiral Vernon ("Old Grog") ordered that it be mixed with water to avoid drunkenness. *Grog*, as this excellent drink came to be called, was issued right until 1970 with appropriate ceremony. Rum was also issued on ships of other nations, too, for example on Danish West Indiamen. Other spirits such as *brandy*, *gin* and *whisky* never attained the same popularity.

It should be mentioned that the captain and officers did not have to make do with the daily ration. They were allowed to take large quantities of their own wine and spirits aboard and a lot of heavy drinking went on. The crew, on the other hand, were strictly forbidden to bring their own drink on board. It is not surprising that when they had shore leave or were discharged many of them immediately made for the nearest harbour dive and made up for the period of sobriety of a long voyage. The fact that landlubbers saw them in such circumstances has contributed to the widespread belief that sailors, in general, were very prone to drink. However it cannot be denied that on occasions they were known to get at the alcohol on board by boring holes in the casks and sucking out the contents.

The fact that strong drink on board was gradually replaced by other, non-alcoholic beverages was accepted by sailors. As early as the end of the seventeenth century *tea* was drunk aboard and became extremely popular not only on English ships. *Chocolate* and *cocoa* drinking spread from Spanish ships to those of other nationalities round about the same time, but never became so popular. *Coffee* made its appearance in the last half of the eighteenth century and, apart from on English ships, gradually became the favourite drink aboard. Little by little these beverages, which both warmed and comforted, took the place of spirits on naval and on merchant vessels. Although the tea and coffee were rarely top quality the men got so used to them that they found it difficult to do without them.

Today drinking-water is still the most important drink, but on modern vessels it is unquestionably far more hygienic than it was in the past. Its quality is carefully checked when it is taken aboard and the cleanliness of the water tank is kept under constant supervision. Most large ships have their own fresh water generator for distilling sea water. The result, which is tasteless, is mainly used for washing clothes and personal hygiene. Water is seldom rationed nowadays, usually about 7 litres per person per day being considered basic requirement. *Lime-juice* is added to it in the tropics, in order to prevent scurvy, and the water can be drawn chilled from a refrigerating plant. *Milk*, which in the past was not carried on board, can now be reconstituted from powdered milk, butter and water, and tea and coffee are served frequently in the course of the day.

Beer, which nowadays is far stronger than it was in the past, is strictly rationed and on many ships the crew are only allowed to buy two bottles a day. Wine and spirits are forbidden except on special occasions such as Christmas or birthdays, when the captain makes an exception. Drunkenness is punished by discharge as it presents too great a risk for ship, crew and cargo.