

SØMANDEN OG TOBAKKEN

Af

Henning Henningsen

Som en fortsættelse af forfatterens skildringer »Sømandens kogebog« og »Sømandens drikkeelse« (i årbog 1976 og 1977) følger her en beskrivelse af en anden ikke uvigtig del af sømandens behov. I de flestes bevidsthed står han i et særligt vennskabsforhold til tobakken, som ikke mindst under ældre tiders hårde og farefulde liv ombord har været den store trøster i en sådan grad, at man spørger sig selv, hvad i alverden sømanden har haft til at hjælpe sig gennem de årtusinder, der ligger før tobakkens »opfindelse«, så han har kunnet bære livets tilskikkelser?

Europæerne fik først kendskab til tobakken på Columbus' første rejse 1492. Han og hans ledsagere lagde straks efter deres ankomst til San Salvador mærke til de indfødtes glæde over nogle tørre blade, som de rullede sammen til en pind og antændte i den ene ende, hvorpå de førte den til munden og sugede på den anden ende, så de kunne inddrikke røgen. Herved blev de, sagde de, søvnige og berusede, men beskyttedes samtidig mod træthedsfølelse. Foruden pindene, der nærmest kan sammenlignes med cigarer, brugte de også små gaffelformede næsepiber, som de kom tobak i i den ene ende og tændte, hvorefter de førte de to grene, der dannede gafflen, ind i næseborene og snøftede indad. Piben kaldte de *tabacos*, et navn, der snart gik over på det, som de stoppede i den.

Hvor gammel rygningen er i Nord-, Mellem- og Sydamerika, kan ikke siges. Af et relief i mayabyen Palenque fremgår det, at mayapræsterne har røget cigar eller pibe allerede omkr. år 500, måske som led i en rituel ceremoni. De sydamerikanske indianere tyggede tobaksblade mod tørst, andre røg tobak i et slags hylster, så man kan altså sige, at både cigaren, piben, cigaretten og skråen var opfundet før europæernes ankomst.

Det er let at forstå, at de indfødte anså deres vellugtende urt for en kostelig ting, når man hører, at de forærede spanierne prøver på den som en værdifuld gave. Disse har sikkert været både nysgerrige og lærvillige, men da de kom hjem til Spanien og skulle demonstrere kunsten for deres landsmænd, gik det knap så godt. Om en af dem, matrosen Rodrigo de Jerez, fortælles, at da folk så røgen komme ud af hans næse og mund, troe-

de de, at djævelen var faret i ham, så de meldte ham til inkquisitionen. Resultatet blev, at han måtte sidde i fængsel i flere år - uden tobak.

Dette har selvfølgelig ikke kunnet hindre tobakkens sejrsgang. Man kan gå ud fra, at de søfolk, der i den følgende tid kom i kontakt med de indfødte i den nye verden, med sand glæde har taget rygningen op, først vel de spanske og portugisiske, senere også de engelske. 1565 så John Hawkins de indfødte i Florida ryge på en pibe, som bestod af en hul stok med et lerhoved i enden, hvori de tørrede urter blev stoppet. Han iagttog, at røgen fik dem til at glemme deres sult, så de kunne leve fire-fem dage uden kød og drikke. Da den engelske fribytter Sir Francis Drake 1579 var i Californien, bragte de indfødte ham daglig *petum*, en urt som de elskede og brugte, nemlig tobakken. Der er ingen tvivl om, at det specielt var tobaksrygning i pibe, der først slog an hos europæerne.

På dette tidspunkt var tobakken ved at blive almindelig kendt. Der er i England fundet kridtpiber fra omkr. 1575, et tegn på, at der allerede da har været et større rygende publikum. Det var dog først dronning Elizabeths yndling, søkrigeren Sir Walter Raleigh, som gjorde rygningen virkelig populær, da han i 1585 kom hjem fra Amerika med indianske piber og tobak. Hans og Drakes eksempel gjorde uden tvivl piberygningen accepteret i de højere samfundslag og hos søfolkene. Foruden spanierne og englænderne var det navnlig franskmænd og hollændere, som bukkede under for den nye last. Selv om mange lærde og mægtige mænd, deriblandt Christian IV's svoger kong James (Jakob) I af England, var imod tobakken - den sidstnævnte skrev endda i 1604 et fanatisk skrift imod den med den bombastiske titel *A Counterblaste (modpust) to Tobacco* - hjalp det intet: rygningen gik sin sejrsgang og måtte sejre, aldenstund den som last betragtet havde mange gode egenskaber og endda af mange blev anset for at være sundhedsfremmende.

Tobakken i Danmark

Det har selvfølgelig ikke varet længe, før rygningen kom til de nordiske lande. Gennem Sundet gik en af verdens vigtigste søhandelsruter, og ved Helsingør måtte alle skibe standse op og betale øresundstold. Her har indfaldsporten for tobakken i Danmark været. Vi ser således, at der 1606 i et bo i Helsingør blev registreret 12 tobakspiber til en værdi af 1/2 mark, et

ubedrageligt tegn på, at rygningen her havde fået et brohoved, og i løbet af kort tid røg alle, især søfolkene. Den islandske bøsseskytte Jon Olafsson fortæller om, hvordan han lærte at ryge ombord på et engelsk skib, da han 1615 forlod Island for at drage ud i den vide verden: »Der var en mand ombord, som hed Ruben, som var den, jeg først så bruge tobak og nyde den hver aften; han tilbød at lære mig den kunst og blev min læremester deri«.

Kendte man på det fjerne Island endnu ikke tobakken, gjorde man det i hvert fald i København. Da Ove Gedde 1619 drog ud på sin ekspedition til Ostindien, blev det bestemt, at mandskabet undervejs skulle have lov til at ryge tobak tre gange daglig ved masten, og vi hører, at de da også privat tog et lager af rygevarer med.

Samme år, 1619, forbød Christian IV tobaksrygningen på norske orlogsskibe. Blev nogen fundet i besiddelse af tobak, skulle denne kastes overbord og han selv kølhales, - en alvorlig straf, som dog aldrig er blevet anvendt i Danmark. 1625 kom samme forbud for danske skibe, puttet ind i § 91 i de almindelige skibsartikler, som kongen udstedte til sine skibe, der var i krigstjenesten eller gik på langfart, dog uden at true med kølhaling. 1632 blev al indførsel af og handel med tobak forbudt i Norge, og selv om kongen øjensynlig veg tilbage for at udstede et lignende forbud i Danmark, var det tydeligt for enhver, at majestæten ikke yndede tobak. Måske var han efter sin engelske svogers påvirkning forvisset om den skade, som denne »tobaksdrikken« forvoldte. Udtrykket at »drikke tobak«, der forøvrigt findes på de forskellige sprog, og som først forsvandt ud af dansk ca. 1700, kunne muligvis tyde på, at man kendte til at inhalere røgen.

Dog indså kongen snart, at der lå uanede muligheder for at presse penge ud af rygerne, og i Danmark gjorde han derfor noget helt andet end i Norge: han lagde en klækkelig told på tobakken. Modstanden mod tobakken lod sig selvfølgelig ikke opretholde, og 1640 måtte kongen bide i det sure æble og anmode Corfitz Ulfeldt, der skulle udruste den danske flåde, om »i tide at tænke på tobak til det norske folk på flåden, som næppeligen længe skal kunne uden det tøj forblive sunde. De tage det gerne an (i stedet) for frokosten«. Det er et klart tilbagetog, og det synes, som om kongen helt har glemte, at tobakken stadig var forbudt i Norge (indtil 1643). Ovenikøbet måtte han nedsætte tolden til et mere passende niveau.

De følgende konger var mere velvilligt stemt over for rygningen, selv om man nok skal helt op til Frederik VII, før man finder en kongelig storryger. 1658 sørgede Frederik III ved et kongebrev for, at soldater og bådsfolk (sømænd) fik leveret tobak under Københavns belejring, og i eftertiden gik



Omkr. 1861 skar gallionsbilledhugger W.E. Møen, dengang i Åbenrå, denne troskyldige tobaksmand som skilt for tobaksfabrikant J.H. Middelheus i Åbenrå. Negerdrengen, med lændeskørt, holder i venstre hånd en dusk tobaksblade, og i højre balancerer han en rulle spunden tobak. Samtidigt foto på Handels- og Søfartsmuseet.

Figure of a blackamoor for a tobacco store, carved by the Danish figurehead carver W.E. Møen about 1861. In his right hand he carries a roll of spun tobacco.

den danske flåde ikke i kamp, uden at der blev uddelt rigeligt med tobak og kridtpiber til gasterne.

Også i Sverige bredte kendskabet til tobakken sig på samme tid som i Danmark. I regalskibet »Wasa«, som sank i 1628, har man fundet en kridtpibe, og samme år bestemte svenske søartikler, at man kun måtte drikke og bruge tobak ved kabyssen. Gustav Adolf forsøgte uden held at forbyde tobaksrygning, men fra omkr. 1650 uddelte man tobak og brændevin som ekstraforplejning til opmuntring for folkene.

Det er vel overflødigt at sige, at de nordiske flåder i dette følger udviklingen inden for de øvrige europæiske orlogsmariner.

Christian IV's modstand mod tobakken var vel ikke udelukkende af moralsk-vanemæssig, men også af økonomisk art. Tobakken måtte jo indføres fra udlandet som alle andre nødvendige luksusartikler, der ikke frembragtes inden for monarkiets grænser, og kunne således påvirke handelsbalancen.

Men samtidig kunne det ikke nægtes, at brugen af ild ombord på et træskib, specielt et orlogsskib med fyldt krudtkammer, kunne være yderst risikabel. Lod et generelt forbud mod rygningen sig derfor ikke opretholde, måtte denne i hvert fald kun finde sted under skarp kontrol og på ganske bestemte tider og steder ombord.

Frederik III's skibsartikler fra 1657 gentog i ét og alt Christian IV's fra 1625, dog med én undtagelse: rygning var nu tilladt, men kun på de bestemte lokaliteter på skibet, som admiralen og kaptajnen anviste. Her og ingen andre steder måtte tobakken »tændes, drikkes og straks igen udslukkes«, som det hed i § 91. Det sted, hvor rygningen kunne tillades, var ganske naturligt på dækket foran stormasten, hvor der kunne holdes kontrol, og hvor man var i fri luft. Tilmed forlangtes det, at piben skulle være forsynet med en hætte eller »hytte«, som det også kaldtes, altså et låg, som hindrede gnisterne i at fyge ud. Hætten var af messingblik med huller i. Den kunne sættes fast på den tændte pibe og var hyppigt ved en tynd kæde forbundet med et lille ringbeslag på stilken. Røg nogen cigar, skulle den være forsynet med et hylster.

Disse bestemmelser opretholdtes på danske skibe i et par århundreder, både på orlogsskibe og på ostindie-, kina- og vestindiefarere. Hvis nogen orlogsgast forbrød sig herimod, skulle han efter Frederik V's søkrigsartikler 1752, § 596, straffes med at springe fra råen, bankes for kanonen, dvs. lagt over en kanon, tre dage, hver dag med 27 slag af de »små tampe« (i modsætning til »katten«), og sluttes i bøjen i en ringbolt på øverste dæk i op til otte dage på vand og brød. Gik nogen ned i lasten med en tændt pibe, var straffen endnu strengere, idet han skulle kattes med 27 slag. Var det på en vestindiefarere, kunne overtræderen nøjes med at fortabe to måneders gage, hvilket må siges at være en klækkelig bøde.

Endnu i 1800-årene, så længe orlogsskibene var af træ, bibeholdt man de hårde bestemmelser. Dog tillodes det mandskabet at sætte sig og ryge deres pibe, selvfølgelig med hytte på, ved *luntevageren*, et lille træhus, foret med jernblik, hvor skibets altid tændte lunte opbevarede under fornøden



Skibspræsten på den svenske kinafarer »Finland«, Jacob Wallenberg, har i 1769 tegnet sig selv rygende på sin lange kridtpibe i sin noget overdimensionerede kahyt. Tegningen brugte han som illustration på titelbladet til sin berømte rejsebeskrivelse »Min son på galejan« (1781).

Self-portrait of the ship's chaplain on board the Swedish chinaman »Finland« in 1769, smoking a long pipe in his cabin.

opsigt af en skildvagt. Luntevageren stod på batteriet i nærheden af kabysen, agten for fokkemasten; det var den eneste åbne ild på skibet, når kabysen ikke var tændt eller lyset i kompashuset eller nathuset ikke brændte. På orlogs- og kompagniskibene blev der nemlig hver aften ved kommandoråb, aftensang eller tappenstreg givet befaling til at slukke al ild og lys ombord. Senere opbevarede den tændte lunte i en liggende mes-singtønde med lufthuller i enderne og et håndtag til at bære den. Lunten ragede op gennem et lille rør. I kredsen her gik snakken, »luntevagerpassiaren« ivrigt, mens man hyggede sig med piben og ordnede verdens-situationen, kritiserede forholdene ombord og fortalte sømandsskrøner.

Undertiden var det også tilladt at ryge »på gallionen«, dvs. forskibs, hvor lokummerne var anbragt ved siden af hinanden over forstævnen. Også her blev der snakket meget vrøvl (»gallionsrygter«).

Officererne måtte normalt ikke ryge på skansen, men skulle gå forud på bakken, hvis de trængte til en smøg. Hvor de havde fået tilladelse til at ryge agter, måtte dette ske i læ og ikke til luvart, hvor de kunne genere den vagthavende officer.

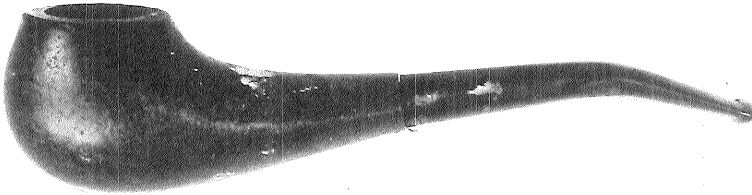
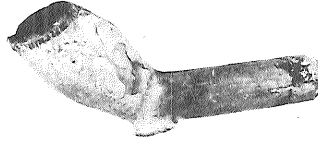
På svenske orlogsskibe tillod man som sagt i 1628 orlogsgasterne at ryge ved kabyssen, og 1685 fik officererne lov til at »drikke tobak« i deres kahyt, hvorimod de menige måtte ryge under bakken på overløbet. Overtrædelse kostede officererne første gang en måneds sold som bøde, anden gang det dobbelte. De menige måtte springe fra ræen, når de første gang overtrådte forbudet, og næste gang truedes de med kølhaling. Senere, således i 1700-årene ombord på kinafarerne, måtte heller ikke officererne ryge i kabytten, men kun på bakken og dækket i det fri.

På de øvrige europæiske orlogs- og kompagniskibe gjaldt selvfølgelig nogenlunde samme regler som hos os. På engelske orlogsskibe var man dog endnu mere forsigtig end normalt. 1663 fortælles, at det kun var tilladt at ryge på bakken eller i lukafet derunder, notabene over en balje med vand. Senere gik man dog væk fra kravet om vandbaljen (1734). Omkr. 1850 var rygning på engelske skibe kun tilladt på dækket ved kabyssen; på bagbords side måtte officererne ryge og på styrbords side de menige.

Ombord på handelsskibe var man også forsigtig med rygningen, selv om man ikke havde rigoristiske skibsartikler, der truede med strenge straffe. På mange skibe forbød man i det hele taget al rygning, på andre tillod man det på dækket til bestemte tider. Ikke engang på de store engelske australesesjlskibe havde 1. klasses passagerer lov til at ryge i deres kamre. Derimod var der gerne en rygesalon, hvortil herrerne kunne trække sig tilbage, når vejret på dækket var for råt.

Brandfare ombord på grund af rygning

At straffene var så strenge, kan man ikke undres over, for risikoen var som sagt meget stor. Der var foruden selve træværket mange brændbare ting ombord, f.eks. tovværket og sejlene. Derfor tog man straks affære, når nogen blev grebet i at overtræde de forbud, der gjaldt i alle træskibe mod at have ild i kabyssen, når der ikke blev lavet mad, eller mod at have åbent lys og farlige lygter. Det var forbudt at gå under dæk, i kabelrummet, i lasten, i lazarettet og især selvfølgelig i krudtkammeret med åbent lys og med tændt pipe. Derfor måtte kaptajnen på ostindiefareren »Dronning Anna Sophia«



Før som nu er piben sømandens kære ven. Foroven en medtagen stump af en kridtpibe med det typiske lille hoved, fundet i vraget af det danske orlogsskib »Snarensvend«, som sank i Øresund 1658. Forneden skipper Bernhard Rudkildes briærnsnæde til shagtabak med ebonit-spids fra ca. 1944. Pletterne af hvid maling røber, at skipperen har røget på den under arbejdet. Handels- og Søfartsmuseet.

Two types of pipes, a clay pipe from the wreck of the Danish man-of-war »Snarensvend«, sunk in 1658, and a skipper's briar pipe from about 1944.

1722 alvorligt formane en del matroser, som løb med tændte piber under dæk, at de ville blive »sat for masten«, dvs. straffet med tampning foran masten, hvis det gættog sig, og da en af dem alligevel overtrådte forbudet et par dage senere, fik han også 20 slag foran masten.

I de fleste tilfælde skete der selvfølgelig ingen skade, men der er flere eksempler på, at det kunne gå galt, når forbudet blev overtrådt. 1646 opstod der således brand i den portugisiske ostindiefarer »S. Josepho de Goa«, fordi konstablen havde drukket tobak i krudtkammeret. Hele skibet og han selv røg i luften, og kun 90 af de ombordværende 600 mand reddede livet. 1752 gik der ild i den danske kinafarer »Princesse Louise«, som lå på reden ved Kapstaden. Det var en opløper (letmatros), som var gået tilkøjs med en tændt pibe, hvis gløder satte ild i køjeklæderne. Heldigvis blev ilden slukket.

Som man ser, et det ingen nymodens foreteelse at ryge i sengen. Tværtimod er der utallige eksempler på, at søfolkene, der i reglen ikke havde noget andet bekvemt sted at opholde sig på i frivagten, hyggede sig i køjen og tog sig en pipe der. Opdagedes det, blev den formastelige straffet, hvad enten han var officer eller menig. Det var farligt, hvis han faldt i søvn med tændt pipe.

På handelsskibe med brandfarlig last måtte man være særlig forsigtig. F.eks. var det på de første petroleumssejlskibe helt forbudt at lave varm mad og at ryge, fordi alt træværket var gennemvædet med petroleum. På moderne tankskibe er der også strenge regler for rygning. I 1893 eksploderede og sank fuldskibet »Frederick Billings«, der var lastet med salpeter, på grund af at en glød fra en cigaret eller en tændstik antændte lasten. Så tidligt som i 1674 haves der et eksempel på, at et ammunitionsskib, en svensk jagt, sprang i luften, fordi en bådsmand (matros) tabte en glød i en krudttønde.

Meget farligt var det, når der opstod ild i et skib, som lå ved kaj i havn, idet dette betød en akut fare for de andre skibe i havnen og for byens huse. Ofte var det derfor forbudt overhovedet at have ild og lys ombord, som allerede ordineret i Christian IV's forordning herom 1618 (med særligt henblik på Københavns havn). Maden måtte i de fleste havne verden over koges i særlige kogehuse i land, og al tobaksmøgen var forbudt ombord, således som det udtrykkelig nævnes i havneanordningerne for København 1744 og Helsingør 1767. Disse strikte regler opretholdtes, så længe træskibene dominerede. Selv om man 1847 tillod madlavning i kabyssen på skibe i København, var det dog på den betingelse, at der stadig holdtes brandvagt ombord. Så sent som i 1892 var det i Londons havn forbudt at have lys ombord længere end til kl. 9 aften, og lignende forbud har eksisteret mange andre steder.

I 1680, fortælles det, kom en flensborgsk skude i Københavns havn i brand p.gr.a. »uagtsom tobaksmøgen« og var lige ved at sætte ild i den kgl. danske flåde. Heldigvis fik gasterne hastigt slukket ilden. Langt værre var det i 1684, da store dele af Hamborg brændte p.gr.a. »den onde ilde-drik udaf en tobakspibe«, som en sømand røg.

I russiske havne var der også strengt forbud mod at ryge ombord. Et reglement på russisk, som søfolkene naturligvis ikke kunne læse, blev oplået i kahytten, og en betjent var ombord dag og nat for at påse, at forbudet blev overholdt. Bød man ham en cigar, røg han den dog gerne sammen med søfolkene, uanset reglementet. I Arkangelsk var man i

1860'erne kommet så vidt i liberalitet, at folk måtte ryge over en balje vand, - jfr. tidligere i den engelske flåde.

Rygning et etikettespørgsmål

Det var nu ikke blot forsigtighed, der dikterede udvælgelsen af steder, hvor det var tilladt at ryge. Også etiketten, den uskrevne lov ombord om hvad man kunne og ikke kunne, spillede en rolle.

Ligesom man ikke må ryge i en kirke, måtte man heller ikke ryge på skansen af en orlogsmænd, fordi agterskibet, som var forbeholdt chefen og officererne, nærmest blev opfattet som et helligt sted. Forbudet udstrakte sig selvfølgelig også til at gælde officererne, for de menige kom der aldrig, bortset fra rorgængerne og dem, der skulle manøvrere sejlene. Hvis chefen, som det fortælles fra et engelsk orlogsskib i 1860'erne, kom op på skansen med en tændt cigar i munden, kunne det hændes, at den vagthavende officer ærbødigt gjorde ham opmærksom på, at rygning iflg. chefens - hans egen - ordre var forbudt på skansen, hvorefter han pænt måtte smide cigaren overbord.

Også på handelsskibene herskede der helt op til vor tid en mere eller mindre streng etikette. På nogle tåltes det overhovedet ikke, at der blev røget, hverken under arbejdet eller på frivagten, inklusive søndagen. På en del skibe var det dog tilladt på frivagten, men oftest under dæk. På de fleste skandinaviske og tyske skibe tåltes rygning på dæk ikke, hvorimod man på engelske skibe var mere liberal. Var rygning på dæk tilladt, foregik den i hvert fald aldrig agter, men kun foran for stormasten. Agten for denne måtte kun kaptajnen og i reglen også styrmændene ryge. Traf en styrmand en rygende sømand agten for stormasten, beordrede han ham til at fjerne snadden eller cigareten, og gjorde han det ikke, ansås det for ulydighed, og styrmanden måtte for respektens skyld slå den ud af munden på ham. I kaptajnens nærvær røg man overhovedet ikke, »for ikke at krænke skippers værdighed«, som en sømand udtrykte begrundelsen for denne uskrevne lov for takt og tone ombord. Med tiden kom mere liberale skikke. Mange kaptajner gav rygetilladelse, og efterhånden forsvandt de gamle normer på dette som på andre felter.

Selv styrmanden var ofte tilbageholdende i sin rygning i skippers nærværelse. Kom denne på dæk, mens styrmanden røg, tog sidstnævnte straks

respektfuldt piben ud af munden og gik over i læ side, - luv side var kaptajnens.

Af og til gik søfolkene til vejrs for ubemærket at ryge en pipe i mersæt eller på råen. Det var officererne rasende over, for det var ikke »god skik«, men tværtimod en uhyrlighed. Fra en amerikansk klipper fortælles ca. 1900, at den rasende styrmand, der opdagede en rygende sømand til vejrs, skød en revolverkugle efter ham. - Der var virkelig *style* over sømandslivet.

Hovedreglen var ombord, at ingen sømand røg under sit arbejde. Ingen officer ville finde sig deri, dels fordi det viste en beklagelig mangel på respekt, dels fordi det hindrede arbejdet. Der kunne, bare for at nævne ét eksempel, ske det, at kokken tabte sin sure pipe ned i stuvningen under madlavningen, så den først blev fundet, da kaptajnen nåede bunden af fadet. Så var det ganske naturligt, at kokken fik resten af stuvningen hældt ned over sit hoved, hvis der ikke skete værre ting.

Under vagten var det på de fleste skibe forbudt mandskabet at ryge, skønt mange af dem følte, at det kunne være dejligt opkvikkende at få en lille smøg i de lange timer som rorgænger eller som udkiksmænd. Men netop disse betroede folk måtte under ingen omstændigheder ryge, da man mente, det sløvede deres agtpågivenhed. De måtte så trøste sig med en skrå. Det hændte ikke sjældent, at en og anden listede sig til at tage en lille smøg, når den vagthavende ikke så det. Ikke mindst på de amerikanske skibe, hvor disciplinen var jernhård, ville det være kommet til håndgribeligheder, om en styrmand havde overrasket en sømand i at ryge på vagten, men selv på norske skibe, som var langt mere humane, fik en synder en streng advarsel første gang, han blev opdaget, og skete det oftere, fik han mulkt, som det fortælles i 1914. På de sidste storsejlere under finsk flag tillod man rorgængerens at gå ned i lukafet, når han var blevet afløst, for at få fem minutters røg.

Lige op til vor tid har det været en ufravigelig regel, at skibsdrenge, ungdom og i mange tilfælde også de yngre letmatroser ikke måtte ryge ombord, eller når de havde landgang. Det var ikke et spørgsmål, om de kunne tåle det eller ej, men en ren etikettesag. Mange af drengene havde allerede lært at ryge og måske også at skrå, inden de gik til søs. Stammede de fra et sømandsmiljø, var det sandsynligt, at deres far og store brødre røg, ja måske endda også deres mor, som det var skik i visse egne, f.eks. i Helsingør, på Slesvigs vestkyst, i Holland, England og Irland. Uden tvivl havde både drengens første pipe og især hans første skrå vakt væmmelse og hovedpine, men det var klart, at for at blive en rigtig sømand



En kreds af kaptajner samlet i kahytten på brig »Søblomsten« af Tønsberg, liggende i Amsterdam i 1860'erne. Man hygger sig med en kop kaffe og en drink og ryger cigar og lang eller kort pipe. På dørken t.v. en spyttebakke. Tegningen, signeret H. Nielsen 1888, er i virkeligheden en grov kopi efter en tegning af den norske kunstner Vincent St. Lerche fra hans bog »Fra det gamle Hjørneskab«. Handels- og Søfartsmuseet.

A party of captains in the cabin of a Norwegian brig lying in Amsterdam in the 1860s. They are smoking long and short pipes and cigars.

måtte man kunne omgås tobakken. Når drengene så gik til søs, havde de ofte piber, tobak og skrå med i deres skibskiste.

Ombord forsøgte de at efterligne de ældre, helbefarne, som de så op til, ved at tænde deres pipe, men det blev de snart stoppet i, for både officerer og mandskab holdt streng kontrol med, at de hverken røg eller skråede. Sagen var den, at der ombord rådede samme slags forhold som på landjorden, f.eks. blandt skoleelever og håndværkere: samfundet var lagdelt, og hver person havde sin bestemte rang og plads i dette. Jo højere man steg, des flere privilegier fik man. De unge ombord blev underkøet af de

ældre, så de på en måde var deres slaver; de måtte trælle for dem og fik oftest kun prygl og skældsord til tak. De skulle sige De til de ældre, de fik de dårligste køjer, de måtte først skaffe (spise), når matroserne var færdige og havde taget det bedste; de måtte ikke gå med piger, de måtte ikke ryge. Denne ældgamle, vidtudbredte samfundsregel kalder man pennialisme.

At skibsdrengene tit så deres snit til at »knibe en smøg«, f.eks. på gallionen, bag ankerspillet eller oppe i merset, eller at tage en skrå, når ingen så det, er klart, men blev det opdaget, vankede der lussinger, og tobak og pibe blev konfiskeret. Kun ved særlige lejligheder fik skibsdrengen lov til at ryge eller skrå, f.eks. juleaften, på kaptajnens fødselsdag, efter en hård tørn eller en veludført bedrift.

Det var kahytsdrengepligt at karve tobak og stoppe kaptajnens pibe, tænde den, få den i glød og overrække ham den. Det gav drengen lejlighed til at få nogle sug selv. Undertiden forlangte styrmanden det samme af ham. - Skibsdrengen i lukafet kunne risikere at blive vækket midt om natten af de ældre for at stoppe deres piber.

Først når skibsdrengen avancerede over ungmand til letmatros, begyndte han en mere menneskelig, om end langtfra ligeberettiget tilværelse. Han kunne så tillade sig at spørge den ældste matros i lukafet, om han måtte få lov til at ryge sin pibe, og undertiden fik han ja, ofte ganske vist nej. Tit var det sådan, at ingen halvbefaren måtte ryge. På et tysk skib greb en matros letmatrosen i at ryge kridtpibe. Han tog den fra ham og hængte den op på et søm i lukafet, hvor han hver dag kunne gå og se på den. Først da han blev afmønstret, fik han den igen. Mødte matroserne i land en skibsdreng eller letmatros, som ikke hilste høfligt på dem, og som beholdt piben i munden, slog de kasketten af hovedet og piben ud af munden på ham, så den trillede i rendestenen.

Var læretiden overstået og letmatrosen blevet fuldbefaren, ansås han for voksen og fik alle de privilegier, de ældre matroser havde: han måtte sige du til dem, måtte gå med piger og ryge - og så kunne han, hvis han ville, behandle de nye skibsdrengene sådan, som han selv i sin tid var blevet det.

Kridtpiben

Før cigarettens sejrstog var den mest brugelige måde at nyde tobakken på at ryge den i pibe. Gennem de første århundreder var der kun tale om



Syning af presenning på dæk ombord på S/S »Danholm« af København 1952. Matrosen til venstre har den typiske shagpipe i munden. Fot. telegrafist Arne Matras.

A sailmaker smokes a short pipe while sewing a tarpaulin, 1952.

kridtpiber. Allerede omkr. 1575 var der opstået en fabrikation af sådanne i England, især i småbyer i nærheden af Dover, hvor de berømte kridtklinter leverede det hvide pibeler. I London fandtes der 1619 et pibemagerlav. Fra England drog mange pibemagere i første halvdel af 1600-årene til Holland som flygtninge, dels af religiøse grunde, dels p.gr. af modstanden mod tobakken på højeste sted. Resultatet blev, at England mistede føringen, og i de følgende mange år florerede kridtpibefabrikationen i Holland, især i Gouda, hvor der omkr. 1750 var 374 lavsmestre.

Også til Norden kom teknikken snart. I 1600-årenes første halvdel fabrikerede således Christian Pibemager (død 1655) kridtpiber i sit værksted i ejendommen på hj. af Stengade og Færgestræde i Helsingør. I den desværre for nogle år siden med murbrokker opfyldte hvælvede kælder står endnu hans ovn til at brænde piberne. Senere arbejdede pibemagere i København og mange danske provinsbyer. 1751 forbød regeringen at indføre udenlandske piber for at dæmme op for de mange hollandske og engelske piber. I alverdens havnebyer fremstilledes og brugtes piber i tusindvis af gros. Ved gravninger i gamle byer og ved undersøgelser af skibsvrag kommer de frem, mest i stumper og stykker. Piberne var jo skrøbeligt gods, og forbruget må derfor have været enormt. Man regnede ikke med, at en kridtpibe kunne holde længere end 14 dage, selv om man udfoldede den største forsigtighed, ja fine folk brugte den kun én gang, hvorpå den blev kasseret.

Betegnelsen *kridtpibe* (norsk *krittpipe*, svensk *kritpipa*, hollandsk *kalkenpijp*, plattysk *Kalkpiep*) er forholdsvis ny. I ældre tid kaldte man den blot *pibe* eller *tobakspibe*, eller også *lerpibe* (engelsk *clay pipe*, tysk *Tonpfeife*, fransk *pipe de terre*). Materialet var især hvidbrændt pibeler, men også rød- og sortbrændt ler forekom. Piben var presset i en form i to halvdele, der blev sat sammen. De ældste piber havde forbavsende små hoveder, der bulede udad på midten, altså nærmest i bærforn, og tykke og plumpe stilke, fordi leret ikke var smidigt nok. Først efter år 1700 fik man bedre lersorter, og hovederne blev større, ligesom stilkene ofte blev længere. Hovederne sad skråt udad på stilken, måske for at røgen ikke skulle genere øjnene. På en lille tap, »hælen«, under hovedet var i reglen pibemagerens stempel anbragt.

Efterhånden opstod der mange forskellige typer, som f.eks. i 1700-årene kejserspiber (ca. 80 cm), kongepiber (ca. 65 cm), bondepiber (ca. 20 cm) m.fl., og der var også forskellige faconer på dem. F.eks. var nogle i hornform og andre i slangeforn, dvs. der var slået krølle på stilken. Af praktiske grunde har søfolkene selvfølgelig foretrukket de korte piber uden dikkedarer. De var også de billigste.

Op i 1800-årene morede kridtpibefabrikanterne sig med at lave piber, hvis formpressede hoveder forestillede negre, skæggede tyrker, ja endda dødningskaller. Muligvis er denne spøg påvirket af de udskårne merkumshoveder. Endnu i 1920'erne kunne man købe de såkaldte Jakobspiber, efter en ikke videre sandsynlig tradition forestillende apostlen eller patriarken Jakob med turban, krum næse og langt skæg. Efterhånden som de

blev tilrøget, blev han sort i ansigtet af den gennemsvivende tobakssovs.

Som følge af længden var piberne meget udsat for at knække, og tabte man dem, behøvede man ikke at bukke sig for at tage dem op. Til gengæld kostede de heller ikke ret meget. Af vragsfund fremgår det, at sømændenes yndlingspiber af og til blev opbevaret i træfutteraler. For os, der er vant til træpiber med behageligt mundstykke, er der ikke nogen stor nydelse i at ryge på kridtpibe. De er ikke særlig rare at have i munden. Tidligere smeltede man derfor lidt segllak rundt om spidsen som mundbid. Tilrygningen har også været lidt af et problem, ja de færreste piber nåede vel overhovedet at få den rette brune lød og den tilsvarende indvendige skorpe. I de lange piber blev røgen kold, inden den nåede munden. Men alt er jo en vanesag. Forøvrigt har man som nævnt holdt sig til de korteste pibetyper, man kunne få. For at nyde de lange kridtpiber måtte man helst sidde i ro i en god stol og ikke bevæge sig alt for meget, og den mulighed havde vel kun agtergasterne. En gammel engelsk sømand sagde dog i 1888: i havn og i fint vejr ryger jeg lang pibe, i frisk kuling en kort, og når det stormer, tager jeg en skrå.

Søfolkene røg på piberne, så længe de kunne, selv om stilken knækkede af tættere og tættere ind til hovedet. Man kasserede dem ikke et øjeblik for tidligt. Uanset det ubehagelige deri fandt sømanden dog en stor trøst i den korte stump pibe, der blev tilbage, den som de engelske søfolk kaldte *cutty pipe*.

På lange rejser kunne der nemt opstå pibemangel, f.eks. rundt Kap Horn. Nogle piber blev vasket overbord af brådsøerne, der bordfyldte dækket og oversvømmede lukaferne, og andre brændte igennem eller mistede stilken. De lykkelige, der endnu havde en pibe eller to tilbage, måtte så dele dem broderligt med kammeraterne og lade dem gå på omgang.

Det fortælles, at mange søfolk havde deres piber liggende i et bræt bag køjen, så de straks kunne få fat på dem, når de tørnede ud. Muligvis var det som en ramme med indhak i de lodrette sider, så piberne kunne ligge vandret i hakkene. Når de ikke var i brug, opbevarede de i læddiken, et lille rum i skibskisten. Det var vel de færreste, der havde råd til et regulært pibefutteral. Til dagligt brug kunne man, i hvert fald i ældre tid, sætte piben i hatteskyggen eller gemme den i pulden, så den ikke knækkede. - I kahytten havde kaptajnen ofte et stort fladt lurfad, hvorpå hans piber kunne ligge. På det var der også plads til fyrtøj eller gløder og tang til at tage en glød med.

Når skibsdrengene kom hjem fra deres første rejser, ville de gerne have

gaver med hjem. Til de mandlige familiemedlemmer var piber velegnet p.gr. af deres prisbillighed. De havde ofte en hel ladning med, især fra Holland eller England, og dertil hørende tobak. Piberne var pakket i små tøn-der eller kasser og blev beskyttet af stråindpakning.

Kridtpiberne holdt sig som sagt langt op i tiden. Endnu i 1930'rne kunne man i mange tobaksforretninger købe dem, - om ikke andet så til at blæse sæbebobler, hvad børn gerne morede sig med. På det tidspunkt var shagpiben dog den foretrukne type.

Andre pibetyper

I 1700-årene opstod der en række andre pibetyper end kridtpiben, først og fremmest de lange piber med porcellæns-, træ- og merskumshoveder. Mens kridtpiben var i ét, var de nye typer sammensat af flere stykker, med hoved, svampedåse, muffer, slange, mundbid eller spids (undertiden af rav, mest af horn) og rør af weichseltræ. En pibe med udboret rør af ben er fundet i et vrug fra 1751. Piberne kunne være fine, med låg, sølvbeslag og snøre med kvaster. En kaptajn havde i dette århundredes begyndelse en »merskummer« med sølvbånd om, hvori der var indgraveret navnene på de skibe, han havde ført gennem et langt liv.

De her omtalte typer egnede sig vel næppe særlig godt til skibsbrug, bortset fra at de kunne ryges af kaptajnen i kahytten eller på dæk, når det var godt vejr. Det er klart, at kridtpiberne trods deres skrøbelighed derfor havde en chance langt op i tiden. Det der slog dem ud var shagpiberne af træ, de korte »næsevarmere« eller »snadder«, der ofte var så korte, at mange, som det siges, måtte undre sig over, at søfolkene ikke brændte tuden.

Hvor gamle piber med træhoveder er, vides ikke. I 1794 nævnes træpi-ber brugt i København, men de kan godt være ældre. Man brugte til dem meget tæt og hårdt træ, som ikke let kunne brænde. I vore dage benyttes især roden af en slags lyngbusk (fransk *bryère*, eng. *briar*, dansk *briær*). Fingerfærdige sømænd kunne selv skære pibehovederne ud af en træklods. De kunne også efter evne tildanne dem med udskæringer af ansigter og indskrifter. I det hele taget lagde man vægt på at dekorere pibehovederne: de glaserede porcellæns-hoveder var forsynet med alleslags billeder og indskrifter i farver og guld, og merskumshovederne blev, som tidligere nævnt, udskåret i de mest fantastiske former.

C N A S T E R .



Kobberstukken etikette fra ca. 1820-50 til en kardus (papirpose) »kanaster« eller »kanaster«. Navnet brugtes opr. om en meget fin tobak fra Varinas, Venezuela, transporteret i en kurv (spansk *canasta*), men anvendtes senere i almindelighed om en grovskåret type langpipe-tobak. Etiketten stammer fra tobaksfirmaet Spree & Krawinkel i Amsterdam, hvis bomærke var »De Tonnenboeier« (= bojerten som udlægger søtønder). Den ses i ovalen tillige med en tøndebåke, et sømærke som en mast med en vandret tøndepå. Aftrykket (efter originalpladen) ejes af tobaksfabrikant, direktør Asger M. Hirschsprung.

Dutch copperplate label for a packet of canaster long-pipe tobacco made by the firm »De Tonnenboeier« (the buoy vessel), about 1820-50.

Piber af træ er meget behageligere end kridtpiber, fordi disse sidste knap kan nå at blive tilrøget, før de går itu. Derimod danner træet efter få ganges rygning en tynd, forbrændt skorpe indvendig, som gør, at tobakken kan rygges uden bismag. Mundbiddet af horn, ben eller af ebonit er også langt bedre at have i munden.

Shagpiben har navn efter det man kommer i den, nemlig den engelske skårne tobak, *shag*. Ordet, der forøvrigt hænger sammen med skæg, betyder egentlig de totter af luven, som man kan plukke af et uldtæppe, og det har man altså sammenlignet tobakken med.

I USA købte søfolkene i slutningen af 1800-årene de såkaldte *corn-pipes*, skåret af majscolber. De kostede kun 5 cents og holdt forholdsvis længe.

Undervejs på rejserne på den sydlige halvkugle morede søfolkene sig bl.a. med at fange albatrosser. Af ben- eller vingeknoglerne, som var slanke og hule, lavede de i deres frivagter mundstykker til piberne og piberør ved med uendeligt tålmod at skrabe og skære dem til. Også de store vingefjer kunne anvendes som pibestilke, og næbbene kunne ikke blot bruges til håndtag på spadserestokke, lavet af hajrygrad, men også til pibefutteraler.

Pibehoveder kunne forøvrigt skæres af almindelige knogler, eller man kunne lave dem af f.eks. stennødder.

Lidt uden for det almindelige ligger eksotiske pibetyper som f.eks. vandpiben. I 1600-årene røg russiske søfolk vandpibe, men ellers var det vel kun, når en kaptajn fik én foræret i muhamedanske lande, at den for morskabs skyld blev udprøvet i kahytten.

Pibetobakken

Mens sømændene på handelsskibene selv måtte medbringe eller købe deres tobak, hørte den som nævnt ofte med til forplejningen på orlogsskibe, i hvert fald under krigsudrustning. Hvad gasterne ønskede ud over rationen, måtte de købe ekstra. Vi har flere oplysninger om de rationer, orlogsgasterne fik op gennem tiden. 1673 befalede det engelske admiralitet, at hver mand pr. måned skulle have 2 pund tobak, hvad der også senere bibeholdtes som ration. Udgiften herfor blev dog trukket fra hans hyre. Da den danske flåde 1711 lå ved Christiansø, kom der en forsyning tobak til den, og hver mand fik pr. uge ét pund og én tobakspibe tildelt. Det har været en

ganske rigelig ration. 1719 lå flåden under Norge og havde ikke tilstrækkeligt med skibsbrød. Som erstatning fik folkene tobak, hvad de vel næppe var kede af. I den svenske flåde blev tobak indført i kostordningen 1742, således at hver bakke à 7 mand fik 1/4 skålpund tobak (ca. 108 g), dvs. ca. 15 g pr. mand. I 1796 fik en bakke, nu på 8 mand, hver femte dag to ruller tobak à omtr. 1/2 marks vægt udleveret. Da én mark er det samme som et skålpund à 425 g, bliver dette knap 11 g pro persona, altså lidt mindre. Selv om den tid, der kunne ryges i, var forholdsvis kort, var det ikke så forfærdelig meget, i hvert fald ikke, om det blev tygget som skrå. Blev det karvet, var der vel nok til 5-6 af de små pibehoveder. Man må så håbe, at tobakken blev ligeligt fordelt til hver enkelt bagsgast.

1794 siges det i instruksen for skibsprovianteringsforvalterne i den danske flåde, at tobak kun måtte uddeles i hele ruller, »da så mange mand må være om én rulle, at hver kan få det han vil have, og siden dele de den imellem sig«. Hvordan det kan være gået for sig uden slagsmål, forstår man ikke.

At det var almindeligt anerkendt, at søfolk ikke kunne leve uden tobak, ses bl.a. af, at de hyresøgende søfolk, der ofte var shanghaiede af de barske og hjerteløse *seelenverkoopers* i Amsterdam, hver dag mens de boede hos dem fik udleveret et glas brændevin, en ny tobakspibe og en unse (25-30 g) tobak, som det fortælles i slutningen af 1600-årene, og når de så til sidst kom ombord på en ostindiefarer, blev de udstyret med 12 tobakspiber og 8 pund tobak til den lange rejse. Også i senere tid gav amerikanske *boarding-house masters*, som ikke var mere menneskekærlige end deres hollandske forgængere, søfolkene et pund tobak og en lang kridtpibe med, når de fik hyre. Ganske vist havde disse logisværter i forvejen klemt alle penge ud af deres stakkels ofre, men alligevel.

Røgtobakken blev oprindelig som oftest leveret i spunden tilstand i ruller, som kunne være så tykke som et håndled eller mere. Man købte den ofte i alenvis. Sømændene pakkede den spundne tobak ind i tjæret sejldug og tovværk, for at den kunne holde sig bedre. Derved fik den ganske vist en let tjæret aroma. For at modvirke dette kunne de stænke lidt rom på. Udseendet svarede til det øgenavn, den fik i den engelske marine: *pig tail*, dvs. sømandens tjærede nakkehårflætning omkr. 1800, som udmærket kunne sammenlignes med en grisehale. Undertiden leveredes tobakken i sølvpapir. For at den kunne holde sig, kunne man midlertidigt anbringe den i tomme romtønder, hvilket gav den en herlig aroma af rom.

Når man skulle bruge tobakken, måtte man lægge rullen på noget hårdt

og så skære eller »karve« den af med en kniv. Man kunne ovenikøbet få specielle karvebrætter med fastsiddende kniv, som på en brødmaskine. Søfolkene brugte selvfølgelig mest deres egen kniv og tog, hvad der var for hånden, til underlag. Da der nemt kom mærker af kniven deri, måtte det i 1752 i den danske marine forbydes dem at karve tobak på stænger, rundholter eller andet, som derved kunne beskadiges.

I 1800-årene blev tobakken oftest leveret i pressede blokke, rektangulære *plugs* eller *cakes*, der vejede 1/2 pund, og som man skar sit forbrug af. Forskellige typer og mærker opstod ved sovsning med en eller anden blanding af sukker, lakrids, svesker o.lign., som gav en speciel smag. Særlig yndet var den engelske og amerikanske pressetobak, som man købte i havnene verden over og også i skipperens slopkiste. Ved siden af den spundne og pressede tobak kunne man også få den i skåren tilstand, hvad der op i vort århundrede blev den foretrukne form, enten fin- eller grovskåret, eller måske granuleret. Dog har også pladetobakken, som simpelthen er de ovenfor omtalte blokke, skåret i flager, et stort publikum. De tobakstyper, der bruges i land, skyldes i væsentlig grad søfolkenes smag og indflydelse.

I beretningerne nævnes der mange navne på specielle tobaksmærker, som søfolk yndede, uden at der her skal gives nogen opremsning eller karakteristik af dem. I reglen foretrak søfolk stærke sager, men der er også eksempler på, at f.eks. danske søfolk ikke har kunnet ryge den stærke brasilianske tobak eller Cavendish, Perique og hvad de nu fik i udlandet, men længtes efter deres kendte danske Petum, Blåmand eller sågar den milde Fredericia- eller Middelfarttobak.

Rygetobakken, der i ældre tid mest blev solgt i løs vægt, blev, efterhånden som den leveredes grov- eller finskåret, pakket i karduser, konvolutter eller poser og senere, op mod vor tid, i karton- eller metalæsker. Emballagen var i reglen forsynet med fabrikantens navn. I 1837 berettes det fra England, at man på den trykte små vers, mottoer eller moralske tankeprog i rød farve. Velkendt er de hyggelige, lidt naive påtryk i kobberstik eller træsnit, som prydede tobaksposerne i vore oldeforældres tid.

Tobaksdåser, fyrstøj og stikker

Tobakken opbevaredes i 1700-årene undertiden i en særlig slags tobaksdåser. De var i reglen af messing og kobber og tætsluttende. Af form var de langagtige med afrundede hjørner eller ovale, og i den ene kortende havde



*Wright & Davies Bridge Foot
London*

Den finskârne, sovsede shagtobak til de korte træpiber kendes allerede fra begyndelsen af 1800-årene, som denne kobberstukne kardusetiket »The Best Shag Tobacco« fra Wright & Davies i London viser (ca. 1820-50). Handelens gud Merkur støtter sig til sin Merkurstav; på kysten vokser tobaksplanter, og i tønden er der formentlig pakket tobaksblade. De gamle tobaksetiketter har i al deres ubehjælpomhed en vis charme. Aftrykket (efter originalpladen) ejes af direktør Asger M. Hirschsprung.

Copperplate label for a packet of shag tobacco, London about 1820-50.

de ofte en ring, så de kunne hænge i en snor eller rem om halsen. På låget var der i reglen indgraveret tegninger, ornamenter og indskrifter og ofte en slags evighedskalender, hvorfor de også kaldtes kalenderdåser.

En særlig gruppe skippertobaksdåser fremstilledes i Holland af en indvandret svensk navigationslærer Peter Holm (død 1766) i Amsterdam. Han forsynede låget med den omtalte kalender og satte i bunden en logtabel, som skipperen kunne benytte til at logge skibets fart. Den var praktisk og effektiv og blev solgt i hele Nordeuropa. Som brugsanvisning skrev han en bog, »Stuurmans Zee-Meter«.

Der fandtes også andre dåser i varierede former og med forskellige indskrifter og billeder, undertiden af lidt ekvivok art. Særlig fornemme var dåser lavet af skildpaddeskjold; de nævnes i 1600-årene. Så fine dåser var det selvfølgelig kun skipperne og officererne der ejede. Mandskabet måtte nøjes med de mere tarvelige dåser, f.eks. de forøvrigt meget smukke, drejede trædåser med låg, som de kunne købe billigt i russiske havne. De var sortlakerede og bemalede med smukke blomster- og frugtdekorationer i kraftige farver og guld.

På frivagterne, hvor man fremstillede alleslags husflidsarbejder, kunne man også udskære tobaksdåser af træ, f.eks. i form af et skibsskrog med tobakken i lasten. På dækket lå en vandtønde, som var håndtag til låget. Andre savede toppen af en kokosnød, satte den fast med et messinghængsel og anbragte nødden på en fod. I skallen kunne de udskære dekorationer og indskrifter.

Til daglig brug kunne man bære tobakken i en lille pose i en snor om halsen, men hyppigere var det nok, at man betjente sig af en rigtig tobakspung. 1755 nævnes, at hvalfangerne på Grønland tiltuskede sig punge af sælskind, lavet af eskimoerne som en slags turistvare. Man kunne også selv lave punge ombord. Således anvendte man de fangne albatrossers store svømmefødder, som blev smøget af med klørerne på, tørret og derpå forsynet med den store sene som lukkesnor.

For at få ild på piben måtte man bruge et fyrtøj med flint, stål og tønder; et sådant stod mange steder i lukafet til mandskabets benyttelse. Det var ofte nemmere at gå hen til kabyssen og låne en glød af kokken, hvis man ikke, som allerede nævnt, på orlogsskibene fik den tændt ved luntevageren. I 1842 fortælles om en slags cigarformet lunte, som kaptajnen havde købt i Kina. Den bestod hovedsagelig af fintmalet kamelgødning, som når antændt kunne gløde en halv times tid, mens den lå i en lille djunkemodel af metal og duftede.

Efterhånden afløste en såkaldt *smoking lamp* lunten. Den hang forude i lukafet og blev tændt til morgen, frokost, middag og aften, så enhver kunne benytte den.

Svovlstikkerne var meget brandfarlige, da de kom frem omkr. 1840, så de blev mange steder forbudt ombord. Selv da de glødefri sikkerhedstændstikker blev almindelige, varede det længe, inden de brugtes ombord, idet de efter de påholdende skipperes mening var for dyre. Kokken fik allernådigst hver dag tildelt et par stykker til brug i kabyssen.

I en snæver vending kunne man bruge et urglas som brændglas og dermed tænde en cigar eller cigaret.

Som piberensere brugte søfolkene ofte ribben af en fjer, f.eks. af en albatros. Pibehovedet blev kradset ud med en kniv.

Når piberygningen skulle være helt rigtig, hørte dertil i ældre tid foruden fyrtøjet et fyrfad med gløder - eventuelt tørvegløder eller trækul - og en tang til at tage en glød med og lægge den på tobakken i det godt stoppede pibehoved. Finere var det at tænde en fidibus, sammenrullet af papir, og bruge den til at antænde tobakken.

Dette kunne man dårligt opnå ombord, så det var forbeholdt den tid, man tilbragte på landjorden, enten hjemme eller i selskab eller måske i sømandsværtshuset. Mange steder stod der her på disken en træbøtte med kridtpiber, som gæsterne frit kunne tage af, og en dåse tobak, som de gratis kunne stoppe piben med. Ved siden af var der opstillet et glas med fidibusser. Efter endt rygning smed man piben ned i en brokkasse; den skulle kun bruges én gang.

Når der var fest i sømandsfamilier eller i sømandslav, når man var inviteret til at overvære en søsætning osv., blev der også budt på piber og tobak. Ved skipperlavsfesterne i Flensborg blev der i ældre tid danset en speciel hollandsk dans, kaldet *Piepenborger*, under hvilken mændene beholdt kridtpiberne i munden. De måtte ikke gå ud under dansen.

Overtro om piberygning

Efterhånden som angsten for ildebrand ombord ved tobaksrygning fortog sig noget, dampedes der løs med iver. Mens mandskabet styrkede sig med tobakken under de lidet bekvemme forhold, de måtte finde sig i, nød kaptajnen ofte tilværelsen i sin hyggelige kahyt og lå på sofaen eller i en hængekøje med en bog, et glas whisky og sin pibe. Skibsdrengen havde

ordre til kun at forstyrre ham, hvis en sejler kom i sigte, eller hvis han skulle stoppe hans pibe.

Om den prægtige kaptajn Churchill på fuldskipet »St. Bernard« af Yarmouth (Nova Scotia) fortælles i 1870'erne, at han, som man ofte morede sig med dengang, sejlede omkap med et andet fuldskip tværs over Atlanten. Han havde regnet med at vinde, men desværre var det konkurrenten, der vandt. Da han blev klar over dette, tog han i raseri sin lommekniv frem og skrabadetobakken ud af sin lige stoppede store merskumspibe og smed den overbord. Han plejede ofte at gøre noget lignende, når han var ærgerlig over et eller andet, og i tidens løb må han have smidt mange pund tobak væk.

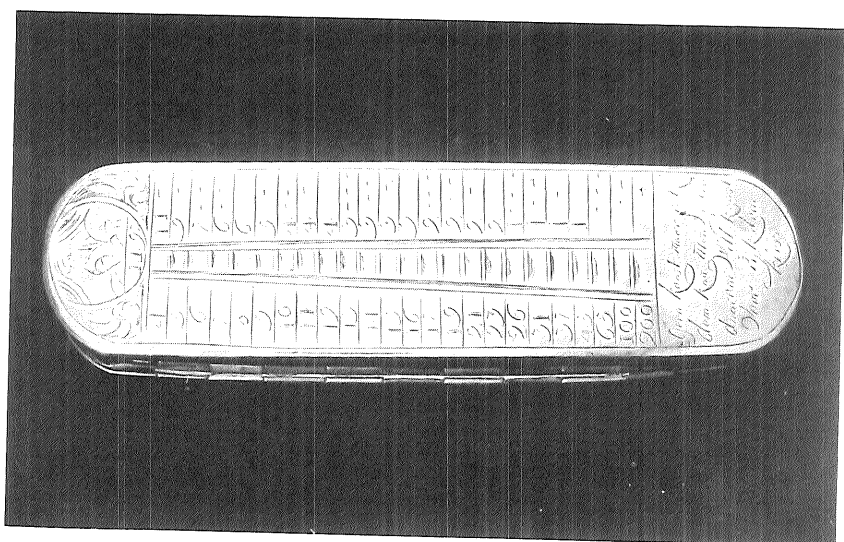
I kaptajnens øjensynlig så meningsløse handling kan der nu godt have ligget en idé om at ofre noget til havets magter for at få lykken med sig, på samme måde som man kunne kaste penge og andet i søen for at få god vind. Fra Nordnorge fortælles, at den, der første gang passerede et farligt skær, som kaldtes Finnekjerringa (Finnekællingen), skulle byde kællingen en røg. Skibsdrengen skulle stoppe sin pibe, hvorefter han smed den i søen. Det var selvfølgelig et offer til kællingen, som man troede boede i skæret, for at stemme hende blidt, så man ikke grundstødte.

Sømanden har altid taget varsler om rejsens forløb på forskellig måde. Også piben har optrådt som varselgiver: hvis man glemte den hjemme, når man skulle ombord, opfattedes det som et dårligt varsel for rejsen.

I 1898 befandt en svendborgskonnertbrig sig i stærk storm i Skagerrak, så rorgængereren måtte stå fastsurret ved rattet for ikke at blive skyllet overbord. Fortælleren, der havde vagt på dæk, følte på én gang en uforklarlig trang til en pibe tobak, skønt han ikke kunne ryge i et sådant vejr. Han gik ned i lukafet, og mens han rodede efter rygesagerne, tog skibet en usædvanlig stærk overhaling, og der lød et tordenlignende brag. Han styrtede op og så, at en brådsø var skyllet hen over dækket og havde raseret alt det opstående gods. Havde han ikke været under dæk, ville han være blevet skyllet overbord. Han var ikke i tvivl om, at han var blevet advaret ved overnaturlig indgriben.

Snus og skrå

En anden måde at nyde tobakken på var snusning. Denne skik havde



En af de morsomme hollandske kalenderdåser fra 1729, af messing og kobber til karvet tobak, snus eller skrå. På låget findes indgraveret en evighedskalender, og i bunden, som ses her, en primitiv, men praktisk logtabel til brug for skipperen for at måle skibets fart. Handels- og Søfartsmuseet.

Dutch tobacco tin with a perpetual calendar on the lid and a log-table on the bottom. 1729.

Columbus og hans efterfølgere allerede set brugt hos folkeslagene i Vestindien og i Meksiko. Igennem et par århundreder var snustobakken yderst populær, dog især i de højere kredse i samfundet. Allerede i slutningen af 1500-årene var snusning blevet mode ved det franske hof. Derimod var den ikke så udbredt i de jævne kredse, og der er kun få eksempler på, at sømænd har fundet behag i den noget subtile nydelse, der endte med et nys. Dog meldes det, at bødkeren og en matros på en engelsk slavefarer 1753 blev grebet i at stjæle nogle flasker snus fra ladningen til eget brug, hvorfor de blev degraderede og fik tamp.

I virkeligheden kan man dårligt tænke sig en sømand gå rundt med en pyntelig snustobaksdåse og af og til tage sig en »pris« mellem tommel- og pegefinger og putte den i næsen for at komme til at nyse. Skulle han endelig få noget ud af den fintmalede snustobak, skulle det være at tygge den, og dertil blev den da også brugt: en stor bolle blev puttet ind i kindhulen. Svenske og finske sømænd brugte med forkærlighed snusen på denne må-

de. Rart var det løse tobakspulver dog næppe at have i munden, og søfolkene foretrak da også langt at tygge et stykke reelt tobak, - at skrå, som det hedder.

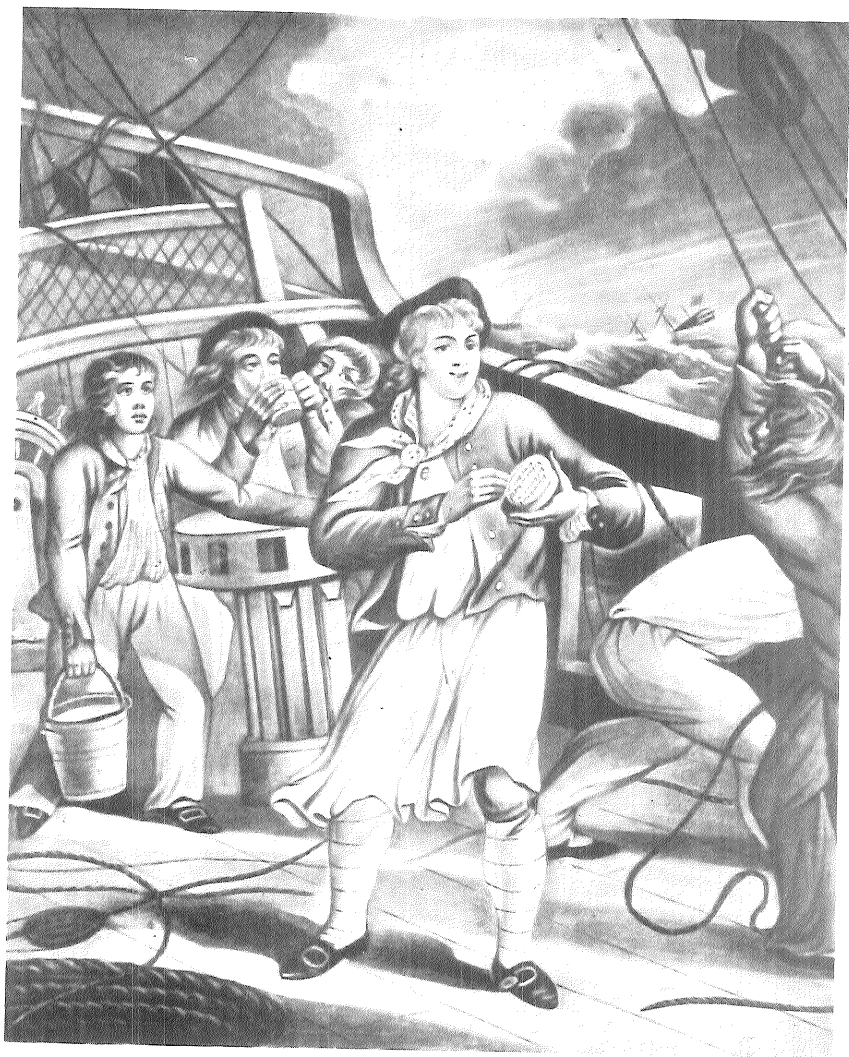
Skråning er i vore dage ikke rigtig anset og har vel aldrig helt været *comme il faut*, men er der et sted, hvor det i særlig grad kan siges at være på sin plads at skrå, må det være ombord. Der var det ved skråen i modsætning til piben og cigaren, at den var ganske anderledes ufarlig for skibets sikkerhed, idet den ikke skulle tændes og derfor ikke krævede ild, ligesom den kunne nydes i al slags vejr og uden instrument som pibe eller cigarrør. Den er derfor blevet umådelig populær hos høje og lave ombord, og man kan vist roligt gå ud fra, at skråningen er omtrent lige så gammel som rygningen. Ofte vekslede søfolkene mellem at ryge og at tygge tobakken. Allerede indianerne brugte at tygge tobaksblade, som de tit æltede med kalk af knuste og brændte strandskaller og formede til små kugler til at putte i munden. I Ostindien og hele Østasien har beteltygningen været kendt i århundreder; den kan i sin art regnes for en parallel dertil.

Speciel skråtobak omtales ganske vist først ret sent. Sandheden er vel den, at den spundne tobak tidligt blev brugt til begge former for tobaksnydelse. I 1679 drog en anonym svensk forfatter i felten mod rygning og snusning og især mod skråning, som han syntes var endnu mere skamløs end de to første former for tobaksnydelse, men først op i 1700-årene træffer vi omtale af skråning i Danmark.

Skrå betyder i sig selv et afhugget eller afskåret stykke. Som bekendt blev skråtobakken i ældre tid og tildels endnu spundet i forholdsvis tynde strenge, men dog ofte også i tykkere vindinger, som man skar eller bed et stykke af, ligesom man karvede af den spundne rygetobak. Hvor stor en skrå skulle være, var selvfølgelig et personligt spørgsmål. Een siger, at den skal være ca. 1 1/2 tomme lang, en anden, at den skal være stor som et dueæg. Omkr. 1800 gav en amerikansk kaptajn sin kahytsdreng ordre til at skære skråstykker af på en kvadrattommes størrelse. Skråtobakken kunne opbevares i en tobaksdåse.

Vi har op i tiden en række spredte vidnesbyrd om, at søfolk var særlig forfaldne til denne form for tobaksnydelse, og det var både kaptajnen, officererne og mandskabet, der skråede.

En nulevende sømand indrømmede efter 60 års fart til søs, at han for sit vedkommende havde skrået siden han var 7 1/2 år, og han ville nødig undvære det. En skibsdreng på en fanøskonnertbrig fortæller, at han i 1892 under en storm i Biscayen skulle stå til rors - en streng tårn for en ung



Jack Tar, kælenavnet for den engelske orlogsgast, tager sig en skrå (*quid*) som trøst i stormen, mens kammeraten bag ham drikker grog af en mugge. På låget af skråtobaksdåsen står følgende indskrift, der kunne tyde på, at den er en kærestegave: »If you loves I, as I loves you, / No pair so happy as we two«. Stik af ukendt engelsk kunstner ca. 1790.

Jack Tar taking a quid of comfort in a storm. About 1790

knægt -, og kaptajnen kom hen til ham med en håndfuld tobak, den sidste der fandtes ombord, og stoppede den i munden på ham. Skønt han aldrig i sit liv havde skrået, smagte det vidunderligt. Andre væmmedes ved skråsmagen, første gang de smagte den.

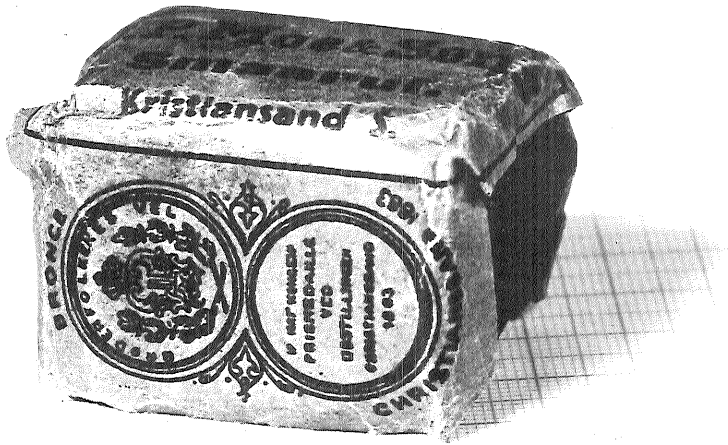
Skråen leveredes som sagt spunden. Det der gav den sin specielle smag, var at den var mere eller mindre indsovset. Endnu omkr. 1900 kunne man købe den i krukker. I ældre tid blev den, som det siges 1802 fra USA, leveret i et spundet stykke, som vejede et pund, formodentlig uden emballage. Senere solgtes den i små karton- eller metalæsker eller indpakket i fedttæt papir. I England vejede sådan en skrå ofte en ounce, godt 21 g.

Der fandtes talrige mere eller mindre populære mærker over hele jorden. I reglen syntes man vel bedst om den lokale skrå hjemmefra, som man var vant til. Nordmændene holdt mere af den norske end den svenske, og den danske var dem lidt for salt. Dansk skrå var forøvrigt populær f.eks. i Tyskland, hvor mærket »Dänischer Skipperskra« har haft vid udbredelse op til vor tid. Betegnelsen »Kap Horner skrå« er ikke et mærke, men skal sige, at det er en skrå for rigtige langfarere.

Mange brugte som antydnet også almindelig tobak som skrå. Den engelske og amerikanske presse- eller pladetobak var velegnet; den havde smag gennem de tilsatte stoffer, og man kunne karve eller skære små stykker af den eller tage en plade i munden for at tygge den. Den kunne altså meget praktisk både bruges til at ryge og til at tygge.

Skråen har foruden normale betegnelser, der svarer til »tyggetobak« (eng. *chewing-tobacco* eller blot *chew*, tysk *Kautabak*), flere kælenavne i de forskellige sprog, - et tegn på dens popularitet. Englænderne kalder den *quid*, et ord som noget usandsynligt forklares med, at det kommer fra latin: én spørger en sømand med bule i kinden: »*Quid est hoc?*« (hvad er det?), hvortil den forbavsede nok latinkyndige sømand svarer: »*Hoc est quid*« (det er en skrå). I virkeligheden hænger ordet nok sammen med ordet *cut*, dvs. den foderbolle som drøvtyggende dyr gylper op for at tygge den igen. På fransk kaldes skråen *chique*, som betyder en lille bid. Det tyske ord *Priem* skal efter sigende komme af et gammelt ord for blomme, jfr. at en skrå på dansk slang kan hedde *sveske*. Det svenske og norske ord *buss* betyder ligesom skrå et lille, afskåret stykke. Ordet *bus* træffes forøvrigt også på dansk i betydningen skrå.

Sømandene var tvunget til at være meget sparsommelige med tobakken. Når skråen derfor var godt udtygget, blev den ikke kasseret; den blev tørret og derpå stoppet i piben. Asken kunne endelig bruges som snus-



Norsk skipperskrå («Kap Horner-skrå»), betegnet »O.P. Moe & Søns Smaarul. Kristiansand S.«. Skråen blev købt af en dansk sømand i 1915, da han mønstrede på 4-mastet bark »Store Bror« af Kristiansand for en rejse rundt Kap Horn. Den spundne skråtobak er hård og sort og måler 2,5 x 2,5 x 5 cm (jfr. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1977, 142 ff.).

A roll of quid manufactured in the Norwegian town of Kristiansand about 1915.

tobak - et tegn på at søfolk ikke helt foragtede snusning, - og pipeudkradset blev blandet i skosværten, hvis det ikke blev tygget igen som skrå, hvad også mange på landjorden gjorde. Særlig lækkert var det ikke, helt bortset fra, at det var fyldt med koncentreret nikotin.

En af grundene til at skråen aldrig har været æstimeret i de finere kredse er først og fremmest den, at den har den kedelige bivirkning, at den skrående hele tiden må spytte. Nu ved man jo, at sømændene var og er meget renlige, i hvert fald med hensyn til deres skib, og både kaptajn og styrmænd satte en ære i at holde deres dæk så fine som overhovedet muligt. På mange skibe måtte mandskabet under vagterne i dagevis ligge på deres ømme knæ og skure dæksplankerne med sand eller med en sandsten, kaldet »marstallersoda« og »bønnebøg« (eng. *holystone*), så de blev snehvide. Det var smukt at se på, men søfolkene kunne føle det hårde arbejde i dagevis derefter i deres værkende arme og rygge. Det er derfor klart, at spytklatter med brun farve måtte være en vederstyggelighed for enhver

skipper, der hægede om sit elskede skib. Heldigvis var der ikke langt til den store spyttebakke, søen. Man måtte selvfølgelig huske at spytte til læ og ikke til luvart, for i den side blæste vinden spytklatten tilbage i hovedet på den tankeløse eller på skibet. For at undgå svineri var der i 1800-årene på dæk og under dæk opstillet spyttebakker på passende steder. På orlogsskibe, hvor der var hundreder af skrånende gaster, endog mange steder. Før den tid havde orlogsgasterne, når de ikke gad spytte i søen, svinet kanonrappertene til med skråspyt, hvad der naturligvis måtte opvække kanonerernes harme.

Også på koffardiskibene var der flere spyttebakker, fremfor alt henne ved rattet, hvor rorgængereren stod sin tårn ud uden at kunne forlade dette tilmed på skibets allerhelligste, agterdækket.

Bakkerne var firkantede, af træ med skrånende sider, eller de var lave haljer, f.eks. afsavede tønder, ca. 65 cm i diameter. De var fyldt med småsten eller sand, og de blev af skibsdrengene spulet og rensset hver dag. Først i slutningen af 1800-årene kom de velkendte runde metalspyttebakker med hul i midten frem. De brugtes både i kahytten, i styrmandskammerene og i lukafet.

Spytning på dækket var i det hele taget strengt forbudt, og hvis nogen forsyndede sig, fik han en ordentlig overhaling, ja han kunne på de frygtede amerikanske *hell-ships*, hvis officerer var hårde halse, som efter almindeligt udsagn opretholdt disciplinen med knojern og revolvere, ovenikøbet risikere at blive tvunget til at lægge sig på dækket og slikke sit eget spyt op med tungen og gylpe det ned igen. I andre tilfælde vankede der tamp. Endnu så sent som 1864 truer krigsartiklerne for den danske flåde med 27 slag rotting. På handelsskibene nøjedes man i reglen med at give synderen en lussing. På amerikanske orlogsskibe måtte den formastelige gå rundt flere dage med spyttebakken bundet om halsen, og alle kammeraterne skulle spytte i den. En anden spottende straf var at lade synderen stå vagt nogle timer ved sin spytklat.

Der var også strenge straffe for at spytte i sejlene, når man arbejdede til vejrs, for at smide sin aftyggede skrån ind i proviantrummet og for at spytte i lastrummet, hvor f.eks. last som marmor, silkestoffer o.lign. kunne blive misfarvet deraf. De færreste fiskere, som flækkede torsk til klipfisk, kunne også nemt komme til at lave brune, uafvaskelige pletter på det hvide kød, når de skrædede under arbejdet.

Det meget mundvand bevirkede, at matroserne fik en vældig øvelse i at spytte og ramme spyttebakken. De kunne spytte omkap efter en knast i



Det ældste billede af en cigarryger ombord er formentlig dette, som forestiller hønsning, dvs. dåb af de sømænd, der aldrig har passeret Nordkap før. Det er tegnet 1805 på skibet »Fredensborg« af København. En novice føres frem for Neptun og præsten for at blive behandlet. Bag haljen ses en af officererne, som nyder en lang cigar, mens fangevogteren t.h. ryger kridtpibe. Udsnit af litografi i T.F.M. Richter: *Reisen zu Wasser und zu Lande I* (Leipzig 1858).

One of the earliest pictures of cigar smoking on board is this from the Danish ship »Fredensborg«, in 1805, during the baptism of sailors off Nordkap (Cape North), Norway.

træet og træffe den med stor sikkerhed på lang afstand. Et sailor-langspyt var så langt, at det nåede fra et hvilket som helst punkt ombord på det største skib ud over lønningen. Små drenge beundrede sømændene for deres spytteevne og øvede sig hemmeligt i at efterligne dem.

Cigarer, cerutter og cigaretter

Selv om Columbus og hans folk så indianerne ryge en slags cigar af sammenrullede tobaksblade, slog denne nærliggende form for tobaksnydelse dog ikke straks an i Europa, som piben gjorde det. Dog nævnes det 1570, at næsten alle søfolk, som kom hjem fra Amerika, røg på en slags cigarer af

sammenrullede tobaksblade og stukket ind i en tragtlignende holder. Men det var først ved midten af 1600-årene, at man i Spanien begyndte at rulle rigtige cigarer; i 1676 nævnes en cigarfabrik i Sevilla. Skikken bredte sig langsomt uden for Spanien, og i 1780 oprettedes i Hamborg den første cigarfabrik efter spansk mønster nord for alperne. 1813 blev der udstedt privilegier for en lignende i København. Før dette ret sene tidspunkt har søfolkene dog forinden prøvet de interessante røgpinde, som de f.eks. kan have mødt på deres rejser til Spanien eller Vestindien. I 1766 røg orlogsgasterne på den engelske fregat »Dolphin« i hvert fald cigarer, og de lod patagonierne i Ildlandet, som de traf på deres verdensomsejling, smage dem, hvad de dog ikke var særlig begejstrede for. Vist det ældste billede af en cigarrygende sømand, i hvert fald på et dansk skib, stammer fra 1805 fra fregatten »Fredensborg«, og viser en officer med en ret lang cigar i hånden.

Videre populær blev cigaren dog aldrig ombord, i hvert fald blandt mandskabet. Man syntes det var synd at ryge den i blæsevejr, og den var også langt dyrere og virkede fornemmere end piben. Alligevel tyder talrige bemærkninger i søfartslitteraturen fra 17-1800-årene på, at der har været røget cigarer ombord, og ikke blot af officererne. I 1830'erne kom de bornholmske søfolk hjem i hvide sejldugsbukser, blå klædestrøje med rødt lommetørklæde hængende ud af den ene lomme, broget tørklæde flot bundet om halsen og kasket, samt en cigar i munden. De skulle rigtig vise, hvad for karle de var.

Særlig gerne røg sømanden cigarer, når han kunne få dem billigt, som f.eks. i Surabaja på Java (200 stk. for én hollandsk gylden), i USA (et dusin for et par hamborger skilling) eller i Belgien (eksempler fra 1880-90'erne). I 1905 var en letmatros på en 3-mastet skonnert fra Marstal opsat på at skaffe sig en forsyning af billige cigarer i Brasil - dog med den begrundelse, at de holdt moskitoerne borte fra lukafet.

Nogle søfolk prøvede at rulle deres egne cigarer af tobaksblade af den spundne pibetobak, men det egnede den sig ikke til.

Ved visse festlige lejligheder, f.eks. til nytår, kunne kaptajnen finde på at give hvert besætningsmedlem en cigar. Den blev modtaget med ærefrygt, men ikke med lige stor begejstring.

Cigarer blev fabrikeret mange steder på jorden, først og fremmest på Havanna og Cuba, i Nordamerika og Brasil, og også på Java og Filippinerne. De solgtes oprindeligt i bundter med cigarbånd bundet om, men allerede i begyndelsen af 1800-årene nævnes cigarkasser af træ.

Navnet cigar kommer fra det spanske *cigarro*. Ordet hænger muligvis sammen med *cigarra*, som betyder en cikade, - efter sigende fordi cigarens form lignede en cikades krop.

Cerutten har aldrig været særlig afholdt ombord, hvis vi kan dømme efter de få vidnesbyrd, vi træffer. Fra i hvert fald tiden mellem 1769 og 1845 haves flere oplysninger om, at engelske kaptajner i Singapore, Manilla og Kanton røg *cheroots*, dvs. mindre cigarer med spidsen skåret af. At det netop er i Østen, kan ikke forundre, idet ordet *cheroot* er af indisk afstamning og simpelthen betyder et rør. Det var i Østen de blev fremstillet og røget. Først langt senere kom *Zirutter*, som Poul Martin Møller kalder dem 1820, til Europa.

Pibe- og cigarelskere vil beklage at måtte fastslå som en kendsgerning, at *cigaretten*s udbredelse over jorden - og søen - har været eksplosionsagtig i vort århundrede. Den var - i sin tid - billig, den var handy, den kunne ryges i fri luft uden dikkedarer, og den kom frem, da tændstikkerne blev billige og hvermands eje. Cigaretten er mindre end cigaren og består af fintskåret tobak omrullet af et blad papir. De fleste mener, at den er opfundet i Spanien, hvad der både kan være rigtigt og forkert. Allerede indianerne havde i 1500-årene en slags præ-cigarett, lavet af tobaksblade omrullet med majs- og palmeblade. En tysk jesuitpater bruger 1635 i omtalen af dem det spanske ord *papelitos*, hvilket kunne tyde på, at man i Spanien allerede da brugte papir (*papel*) som »dæksblad« og altså øjensynlig havde »opfundet« cigaretten i dens nuværende form. Det må dog nævnes, at ordet cigaret (dvs. lille cigar) ikke er spansk, idet den spanske betegnelse for den er *papelillo*, *pitillo* eller *cigarrillo*. Det er formodentlig den franske form *cigarette*, der har sejret. En anden præ-cigarett traf hollænderne i 1600-årene på Java. Som det fortælles i 1644, viklede javanerne deres sønderdelte og tørrede tobak ind i et blad kaldet *bunkus* og røg denne cigaret. Det malajiske ord *bunkus* bruges stadig i betydningen et bundt ostindiske cigaretter. Bladet må være et planteblad.

I 1700-årene bredte papircigaretten sig til Italien (*sigarito*), Tyrkiet, Rusland og helt til Kina, som det beskrives af islændingen Arne Magnusson, der 1761 var i Kanton på den danske kinafarer »Dronning Juliane Marie«. Han siger, at kineserne røg megen tobak, »som var således lavet, at de tog en lang strimmel papir, kom deri skåren røgtobak, viklede så strimlen sammen og tændte derpå den ene ende og røg, til skægget begyndte at blive svedent, så kastede de den væk og tog en ny«. Kineserne var mestre i at lave fint rispapir, som vel nok var velegnet til cigaretpapir. Det

fremgår af omtalen, at den danske matros aldrig havde set den slags før. De europæiske søfolk har nok for sjov prøvet sådanne kinesiske cigaretter, uden at det dog satte sig spor i rygevanerne.

Først omkr. 1850 hører vi om en amerikansk sømand, der kommer ombord med *sigaretto* i munden. Det er dog almindelig antaget, at cigaretten først for alvor blev populær under Krimkrigen 1856, hvor englændere og franskmænd så tyrker og russere ryge den (*ziharha*). I 1880 blev den første cigaretmaskine patenteret. Fra samme år hører vi, at franske orlogsgæster rullede cigaretter af tobak og cigaretpapir, og fra 1890'erne er der flere vidnesbyrd om deres udbredelse, selv om de foreløbig var ret sjældne. I de følgende årtier kæmpede cigaretten en voldsom kamp med piben, som vel kan siges at være endt med cigarettens delvise sejr. Fra vort århundrede stammer flere beretninger om, at søfolk, der af deres mor havde fået en bibel med, rev de tynde papirblade ud af den for at bruge dem som cigaretpapir. Som indlæg brugtes den stærke pibetobak, som de skar tyndt, men som i virkeligheden slet ikke var egnet til cigarettobak. Sundhedsmæssigt var cigaretrygningen et tilbageskridt, idet søfolkene lærte at inhalere, hvad tidligere næppe havde været kendt særlig meget på grund af den tunge, stærke tobak. Kæderygningen greb også for alvor om sig.

Mange beklagede, at man opgav den gode gamle kammerat piben og gik over til den upersonlige cigaret, som man aldrig kunne blive ven med. Med den umådeholdne brug af cigaretten steg også brandrisikoen ombord, idet de brændende skod, som blev smidt overalt, betød en stor fare. Flere steder, især på skibe med brandfarlig last, måtte cigaretrygningen da også helt forbydes eller henvises til særlige steder, som i tidligere århundreder.

På en eller anden måde så cigaretten også udfordrende ud, og det fortælles flere gange, at hvis nogen blev set af officererne med en sådan i flaben, vankede der en lussing.

På de sidste store *windjammers* sad sømændene i frivagten og skar cigarettholdere af de fangne albatrossers knogler, ligesom de tidligere havde lavet pibespidser og cigarrør.

Cigarettens sejrsgang falder dog mest på damp- og motorskibe. På sejl-skibene forblev piben og skråen de klassiske former for tobaksnydelse. Når man i lande som England, Holland og de skandinaviske riger stadig kan tage sin shagpipe i munden uden at virke udfordrende i det bedre selskab, skyldes det nok, at vi er søfarende lande og har arvet den gamle tobakskultur.



Cigaretten blev hurtigt populær i USA. Her er nogle harde drenge fra San Francisco 1880 med cigaret i flaben. Det er *runnere*, agenter for en eller anden *boardinghouse-master* (logivært). Sådanne fyre kom i reglen ombord og lokkede mange søfolk til at rømme fra deres skib, - hvorefter de tit blev shanghaieret og sendt med et andet skib, som ikke var spor bedre. Tegning fra Herb. Ashbury: *The Barbary Coast*.

Runners in San Francisco smoking cigarettes. 1880.

Tobakssalg fra slopkisten

Selv om søfolkene tog et forråd af tobak, piber, skrå, svovlstikker osv. med, når de gik ud, slap varerne dog før eller senere op på de lange rejser, der kunne vare måneder og halve år. Anløb de en havn undervejs, kunne de selvfølgelig her skaffe sig et nyt forråd, hvis da skipper ville give dem et lille hyreforskud, hvad han ganske vist ikke altid var tilbøjelig til. Måske kunne de få noget fra en kadrejerbåd, der kom ud for at sælge, eller lodsens kunne have et lille lager med. Var det i et tobaksdyrkende land, var tobakken særlig billig. 1851 købte mandskabet på orlogsbriggen »Ørnen« således meget fordelagtigt tobak hos negrene fra plantagerne på Portorico. De havde sikkert stjålet den, og særlig god var den øjensynlig ikke, for den skulle udvaskes i kogende vand tre gange i træk, før den var brugelig, og

vandet blev sort som tjære. I det hele taget var den fremmede tobak ofte langt stærkere end den tilvante hjemlige.

Men det var tit, man ikke kom i land undervejs, og i sejlskibenes tid var det umuligt at bedømme rejsens varighed blot nogenlunde. Heldigvis var der i reglen en »slopkiste« ombord, fra hvilken man kunne få dækket sine fornødenheder. Slopkisten, der oprindeligt virkelig var en kiste, men senere blev til en hel butik, tilhørte kaptajnen, og den indeholdt alt, hvad en sømand kunne have brug for: tøj, olietøj, sokker, fodtøj, nål og tråd, knive, spejle, kamme, sæbe, brevpapir og selvfølgelig også tobak, kridtpiber, skrå, cigarer og tændstikker. En gang om ugen, mest lørdag eftermiddag, var slopkisten åben, og folkene kunne købe fra den, hvad de havde brug for. Betalingen blev trukket fra deres hyre. Kaptajnen fastsatte selv priserne. Varerne havde han investeret penge i, og fortjenesten var helt hans. Priserne var vel i reglen rimelige, men der er masser af eksempler på, at særlig griske kaptajner kunne udnytte mandskabets behov ved at tage uforskammet høje »søpriser«.

Slop er engelsk og betyder vide sømandsbukser. På dansk er betegnelsen slop- eller slapkiste ret sen. Ordet kramkiste bruges i 1700-årene.

Det ældste eksempel vi har på, at et skib havde en *slop chest* med, er fra Sir Hugh Willoughbys ekspedition 1553. I 1627 blev det befalet af det engelske admiralitet, at orlogsskibene til gavn for gasterne skulle medføre slopkister, og snart blev det almindeligt også på koffardiskibe på længere farter. Det sagdes udtrykkeligt, at priserne skulle være rimelige. Slop-kisterne forsvandt, da dampskibsfarten blev almindelig og rejsernes varighed formindskedes. Til gengæld kunne man købe hos hovmesteren i rimeligt omfang.

1749 fortælles, at kramkisten ombord på kinafareren »Kongen af Danmark« foruden tøj og bønnebøger havde tobak, som solgtes for 1 mark og 4 skill. pr. pund. Også på danske orlogsskibe var der slopkister, som det udtrykkelig var befalet i 1752.

Et eksempel på hvordan priserne undertiden kunne blive meget uforskammede, har vi fra fuldslibet »Evelyn« af Liverpool i 1880. Kaptajnen tog 3 shill. og 3 pence for et pund tobak, skønt det i England kun kostede 10 pence, altså en fortjeneste på ca. 400%. Hvis ikke den hårde nød havde tvunget søfolkene til det på rejsen rundt Kap Horn, havde de ikke købt tobak til så blodig en pris. På de fleste andre skibe var prisen højst 3 shill. pr. pund, og det var såmænd dyrt nok.

Sømændene ombord på de gamle sejlskibe levede et liv helt uden penge. De havde kun brug for klingende mønt, når de lå i havn og fik landlov. Af og til havde de alligevel brug for et omsætningsmiddel, f.eks. når de i frivagten spillede med hinanden. Kortspil og forøvrigt også terningspil var fra gammel tid strengt forbudt ombord, ligesom ingen måtte gøre gæld til de andre. I det lange løb lod dette forbud sig ikke opretholde. Søfolkene fik lov til at spille kort i frivagten for at fordrive tiden, blot måtte de ikke spille med penge som indsats. De kunne så bruge tændstikker eller tobak i stedet for. De skar små terninger ud i tobaksblokkene, nøjagtig lige store, og brugte dem til at betale deres gæld med, når de tabte i poker eller hvad de nu spillede. Da cigaretterne blev almindelige, brugte man naturligvis også dem som indsats. Søfolkene væddede også om alt muligt. Når de f.eks. bankede beskøjterne mod bordet, så maddikerne røg ud, kunne de vædde om, hvem af dem der kunne kravle hurtigst. Præmien kunne være et stykke tobak.

Ville en sømand købe et eller andet af kammeraterne, f.eks. et flaskeskib, betalte han det med et par pund tobak, og når sejlmagere eller en anden kyndig lærte de unge sømandskab, sejlsyning, knobarbejde o.lign., betalte de ham med tobak eller cigaretter.

Når kaptajnen ville belønne en mand for noget særligt, kunne det ske ved at give ham tobak i en eller anden form, f.eks. for at styre godt, for at gøre et farligt arbejde i riggen, for god indsats i vanskelige situationer osv. På mange skibe blev der udlovet en belønning til den, der første gang sigtede land, og den kunne udmærket bestå i tobak. Fra en amerikansk hvalfanger hører vi omkr. 1850, at kaptajnen udlovede 5 dollars til den første, som sigtede en hval; førstestyrmand lagde tre pund tobak til og andenstyrmand et bundt cigarer.

Skipperne var tit overtroiske og troede fuldt og fast, at nogle af deres besætning kunne have overnaturlige evner til at skaffe vind i vindstille. Til dem blev der da undertiden udlovet en pakke tobak, hvis de havde held med sig.

Tobakken kunne forøvrigt også bruges som betaling eller bytteobjekt i land, f.eks. når søfolkene kom i forbindelse med de indfødte. Fra 1675 hører vi om et engelsk skib, som ankrede op ud for Bergen. De norske fiskere kom ombord og gav søfolkene både hummere og fisk, så mange de kunne spise, i bytte for blot to-tre piber tobak. Vi hører også om, at skibe, der var

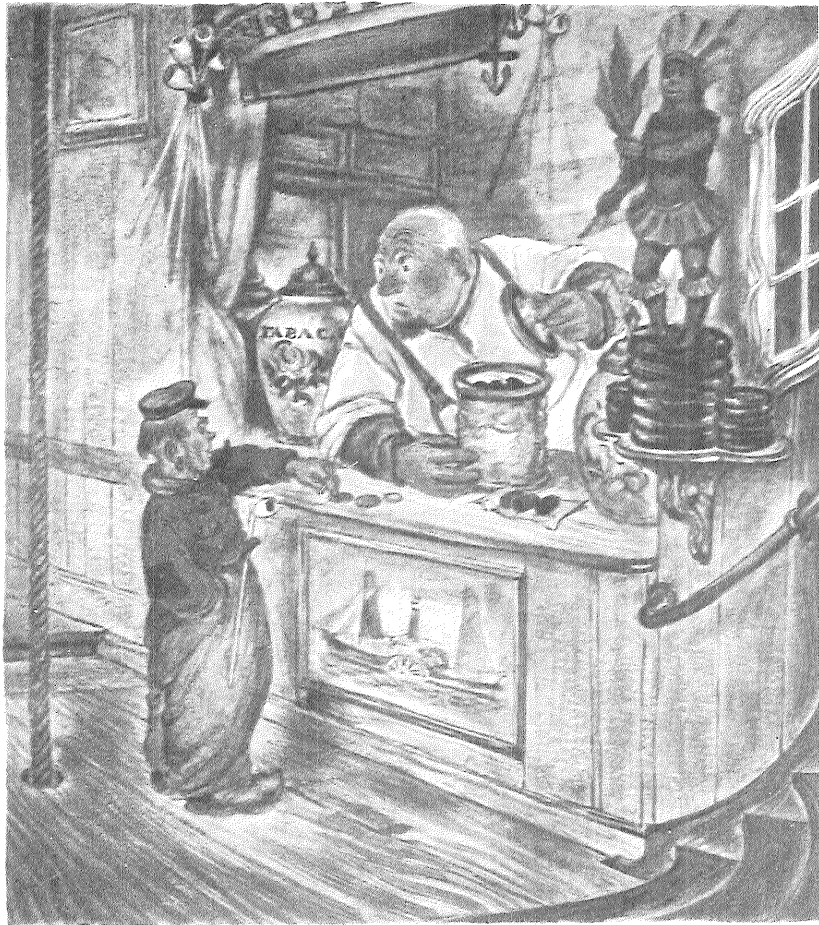
udgået for proviant, byttede sig til noget i land eller hos andre skibe mod tobak. Fra senere tid foreligger der mange vidnesbyrd om, at søfolkene langs Afrikas kyst tiltuskede sig forskellige ting af de indfødte: frugter, får, kvinder, guld, ikke blot mod glasperler, spejle, armbånd og lignende, men også mod brugt tøj, piber og tobak. De indfødte verden over lærte snart at ryge tobak, hvis de da ikke kendte det i forvejen, og var villige til at skaffe sig tobakken for næsten enhver pris.

Undertiden tog søfolkene endda tobak med i deres skibskiste for at sælge den på spekulation til fremmede undervejs. Den danske sømand Fr. Bolling og hans hollandske kammerater solgte således i 1670 40 pund tobak i Kapstaden - vel til europæiske kolonister - og tjente 300% derpå.

I de europæiske havne var toldvæsnet altid på vagt for nidkært at hindre søfolkene i at smugle tobak i land uden at betale den ofte urimelig høje told, som især skulle betales i lande med tobaksmonopol. Tit kunne tolderne være meget smålige, så de ikke tillod en sømand bare at tage tobak til en pibe til sig selv med, og strenge straffe kunne true, lige fra bøde og fængselsstraf til at blive galejslave (omkr. 1770 i Frankrig) eller miste livet (omkr. 1760 i Spanien). Men søfolkene kendte mange kneb. De kunne f.eks. skjule tobakken i sejlene, når tolderne kom ombord, gemme den i kabyskomfuret eller i rorkassen, vikle skråtobakken om en bardun o.lign., og de kunne føre tobakken i land, f.eks. skjult i deres hue eller andre steder. Kaptajnen kunne have sine cigarer i sin paraply.

De fleste steder kom tolderne ombord og snusede rundt, endevendte alt, kropsvisiterede alle, puttede hele skibets tobakslager fra slopkisten og sømændenes i reglen beskedne private tobaksforråd i en sæk, som de forseglede med toldseglet, ofte uden at tillade dem tobak til det daglige forbrug, mens de lå i havn. Alle måtte underskrive en erklæring om, at de ikke havde mere. Overtrådte de bare på mindste måde reglementet, blev alt tobakken konfiskeret i sækken, så de ikke havde noget at ryge på under hjemrejsen. Tolderne i Frankrig, Spanien, Portugal, Rusland og Brasil var berøgtede, men værst siges de engelske toldere at have været. De kunne bruge dage til at rode et skib igennem, ja næsten tage det fra hinanden, og ve den arme synder, der blev grebet. I Edinburgh var der, som det siges i 1870'erne, ofte 5-6 skandinaviske søfolk i kachotten på én gang, fordi de havde forsøgt at smugle lidt tobak i land eller havde brudt toldseglet.

Den beslaglagte tobak blev til søfolkenes store forargelse brændt. I hver engelsk havn var der en stor ovn, som kaldtes »*the King's*» (hvv. *the Queen's*) *pipe*«, med en høj skorsten, og i den pibe brændtes dag og nat tobakken



Erindringsbillede fra gamle dage: interiør fra en tobaksbutik, vist fra Friedrichstadt i Sydslesvig. En fiskermandsling med kridtpibe i trøjens knaphul forlanger en »Prüntje«, en skrå. Ligesom tobakken opbevares den i en stor stenkrukke. På væggen hænger kridtpiber og over disken en skibsmodel. T.h. ses en tobaksindianer med et bundt tobaksblade stående på ruller af spunden tobak. Tegning af professor Wilhelm Petersen i hans bog »Ut de Ooken« (Hamburg 1937).

Interior of an oldtime tobacco shop in a small town in South Schleswig. A fisherman buys a quid.

sammen med andre beslaglagte ting og smuglervarer: te, kaffe, skinker, handsker osv. Søfolkene var dog ikke i tvivl om, at en del af tobakken endte i toldernes piber.

Man har svært ved at forstå, at det kunne betale sig med al den nidkærlighed, som jo dog til syvende og sidst ikke indbragte noget, der var værd at tale om rent økonomisk. Tilmed fik England blandt de fleste søfolk det dårligst tænkelige ry.

Tobak som medicin

Lige fra den første tid, da tobaksplanten blev overført til Europa, har de lærde, både medicinere og ikke-medicinere, i en syndflod af skrifter og i utallige disputater, skændtes om, hvorvidt den havde lægende kræfter i sig som så mange andre urter, eller om den var skadelig for helbredet. Nogle fordømte den fanatisk, andre roste den lige så fanatisk og brugte den som helbredende middel mod sår og alle slags indre og ydre gebrækkeligheder. I vore dage er man klar over, at tobaksplanten ikke er en lægeurt. Tværtimod betoner man nu i høj grad dens skadelige virkninger, når den bruges som nydelsesmiddel, især til rygning med inhalering.

Søfolkene anede ikke noget om giftig nikotin, tjære, lungekræft, rygehoste og andre grimme ting i forbindelse med rygningen. Når de gerne røg, var det fordi de kunne lide det - i hvert fald når de havde vænnet sig til smagen -, og fordi de havde opdaget det, som allerede indianerne var klar over, at tobakken kunne stille sult- og tørstfølelser til en vis tid, kvikke op, når man var træt på sjæl og legeme, trøste i modgang, fortvivlelse og nød, i kulde, under hårdt vejr, i overhængende fare. Intet under, at betænksomme søfolk huskede at medtage al den tobak, de kunne, når de skulle forlade et synkende skib, for de vidste, de ville få hårdt brug derfor i redningsbåden.

Kort sagt, tobakken var uundværlig for dem, og piben kunne føles som en kammerat, der aldrig svigtede. Det er psykologisk set ikke usandsynligt, at sømanden på sin ofte ensomme gang, langt fra hjem og familieliv, mest af alt trængte til en trofast ven, og at piben opfyldte dette krav.

Selvfølgelig haves der beretninger om søfolk, som af en eller anden grund ikke røg eller som vænnede sig af med det, men de er få. 1863 fortæller den senere kaptajn Sødning, at det ikke føltes så slemt, da man ombord på brig »Ida«, som på en 6-7 måneders rejse fra Rio til Falmouth var udgået for tobak, idet hverken kaptajnen eller førstestyrmand røg, og drengene ombord, inklusive ungmænd og letmatroser, ikke måtte ryge.

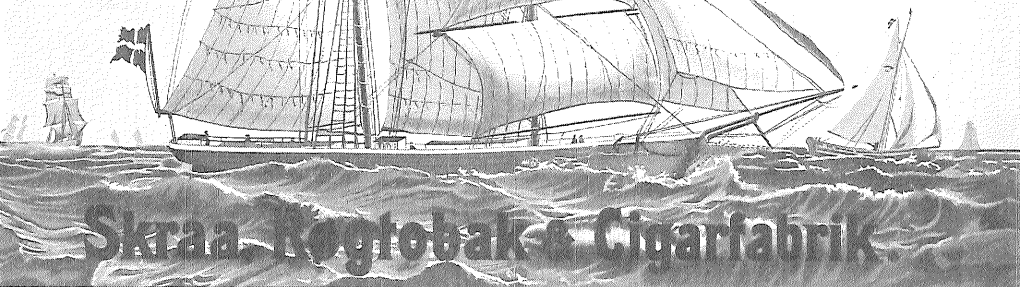
ARALD
HALBERG.

SVENDBORG.



KJØDENHAVN 1866.

GENTLEMAN
TWIST.



Reklameplakat for skrå, røgtobak og cigarer fra Harald Halbergs tobaksfabrikker i Svendborg, hvis kunder i reglen var søens folk, som næppe kunne stå for det friske billede af skonnerten for fulde sejle. Farvelitografi fra A/S Hagen & Sievertsen, Odense, ca. 1920. Gave fra firmaet til Handels- og Søfartsmuseet.

Poster from a Danish tobacco firm, about 1920.

En vis følelse af, at rygning og skråning i hvert fald til overmål var skadelig, havde sømændene alligevel. Nogle af dem var tatoveret med et yndet motiv kaldet »mandens ruin«, som viste, hvad der ødelagde manden, nemlig: kvinder, slagsmål, beværtninger, kortspil, drik og rygning.

Ombord blev tobakken ofte brugt i sundhedens tjeneste, selv om det må indrømmes, at søens folk mindre handlede efter videnskabelige principper end efter almindelig overtro og overbevisning. I træskibene var der ofte en frygtelig stank af slagvandet i bunden, af ildelugtende eller letfordærvelig last og af mange menneskers sved og uddunstninger. Udluftningen var altid utilstrækkelig. Især var det galt, når epidemiske sygdomme truede. Skibslægernes råd var derfor, at luften under dæk skulle renses af og til ved forskellige stærke midler, f.eks. ved at afbrænde vitriol, tjære, svovl o.lign., så røgen kunne tage den dårlige luft og stank. Især på engelske skibe brugte man ofte tobakken som renselsesmiddel. Man kunne flere steder under

dæk anbringe baljer indeholdende to pund tobak, vædet i eddike, og lade den langsomt gløde. Rummene blev tætnet, så røgen rigtig kunne gennemtrænge alt i de ca. tre timer, hver rygning varede. For at få den rigtige virkning måtte rygningen gentages flere gange.

I tropiske egne kunne søfolkene smøre tobakssovs i ansigtet og på hænderne for at holde moskitoerne væk, og havde man bylder i næsen, var det godt at salve den med en blanding af tobaksblade og forskellige urter, kogt i bomolie. En engelsk læge gav i 1820'erne det gode råd for oplivning af druknede at indføre tobaksrøg i endetarmen ved hjælp af en pibespids. Hvis en rorgænger var søvrig, var det et godt middel at smøre tobakssovs i øjnene. Det sved, men det hjalp.

Det var nok ellers mest skråen, der brugtes i medicinens tjeneste ombord, idet man var fast overbevist om, at den havde en god og helbredende virkning. Kaptajn Brinch fra Fanø, der i 1850'erne lå i Guayaquil, hvor pesten hærgede, var ganske sikker på, at skråtobakken kunne hindre ham i at blive smittet, hvorfor han skræede hele døgnet. Også som værn mod den skrækelige gule feber skulle en skrå være god. I 1780 siger kaptajn Eschels, at spyttet bliver forgiftet ved de syges ånde, så man må ikke sluges det, men skal spytte det ud, og hertil er en skrå velegnet, dels fordi man ikke sluger spyttet, dels fordi tobakken er bitter i smag.

Et gammelt, velproberet middel mod tandpine var det at stoppe en skrå i øret, hvorved smerterne dulmedes. Af mere tvivlsom værdi var nok det gamle råd, som skipperen plejede at give skibsdrengen, når han på sin første rejse plagedes af søsyge, nemlig at tage sig en skrå. Ville han ikke, kunne skipperen tvinge den i ham, hvad der som regel havde den stik modsatte virkning. Nogle påstod dog, at det hjalp: først kastede man voldsomt op, men så forsvandt søsygen for stedse.

Surrogater for tobak

Tobakken kunne slippe op undervejs, måske fordi der ikke var provianteret rigeligt nok, måske fordi der var blevet stjålet fra slopkisten, og det var ganske katastrofalt. Den var jo sømandens trøst og kraftkilde og havde som før nævnt den egenskab at dæmpe den sult, som ofte indfandt sig samtidig med tobaksmangelen, når nemlig provianten også var ved at slippe op. De beskedne sidste rester af tobakssnuller, der blev skrabet sammen i

lommerne, kaldtes *gold dust*, fordi de var så kostbare som guldstøv. Man gik på jagt overalt på skibet, især i sin køje, efter gemte og glemte udtyggede skrårer. De blev tygget igen og igen og blev til sidst tørret i kabyskomfuret og røget i piben, som før omtalt. Også eventuelle cigaretskod blev stoppet i piben. De sure piber blev skrabet ud for krads og sovs til skrå, og søfolkene delte efter en uskreven lov broderligt med hinanden, hvad de havde tilbage, indtil også det var røget. Hvor der ikke herskede noget godt kammeratskab ombord, kunne de lykkelige ejere af tobak drage personlig fordel deraf, idet de solgte småstykker af den til fantasipriser, hvis ikke de fortvivlede, tobakshungrige fæller simpelthen tog den fra dem.

Når alt var røget op, led søfolkene tusind kvaler og blev irritable og sure. Nogle sad i timevis og fantaserede om lykken ved en smøg. De måtte så prøve at finde en erstatning for tobakken, og det var de mest fortvivlede midler, de kunne gribe til.

1777 nævnes fra en hvalfanger, at man brugte bark, som man skrællede af trætøndebåndene om trantønderne, og Drachmann beretter i en af sine fortællinger, at en gammel sømand stoppede sand, savspåner og småstumper af uldgarn i pibehovedet og røg det, idet han erklærede, at der ikke var den ting, som et menneske ikke kunne ryge, - dog med undtagelse af guano (tørret fuglegødning), for det havde han engang prøvet i søen, men han blev så syg af det, at han måtte sidde hele dagen ude i gallionen.

Andre surrogater for rygetobak nævnes. Ofte røg man tørret kaffegrums, eller man tørrede udkogte teblade og røg dem. Også hvidkålsblade og -stilke. Det stank dog så grusomt, at det blev forbudt i lukafet, da der simpelthen ikke var til at være der. Uden tvivl smagte det dog ikke bedre end det lugtede. Endnu værre var vist optrævlet tovværk, og det brændte tilmed altfor hurtigt og hedt. Man kunne også tage tang fra køjemadrasserne eller plukke søgræs, som havde sat sig fast på skibssiden, og tørre det i solen. Nogle svor til en passende blanding af tovværk, kaffegrums og bark fra en saltkødstønde, raspet i småstykker.

I stedet for skrå greb mange til ærter og bønner, eller de tyggede tjæret kabelgarn. Det smagte modbydeligt af tjæren, men det var rart at have noget at tygge på. Så var det dog måske bedre at tygge på tørrede stykker af blækspruttearme, som ganske vist var som viskelæder og smagte af ingenting. En bukseknop eller et lille stykke træ kunne også være en erstatning. Kaptajn Hansen, skonnertbrig »Ellida« af Lohals, gik altid og tyggede på et stykke rav i stedet for en skrå. Det kunne også være en erstatning.

I sejskibenes sidste tid rullede mange erstatningscigaretter af optrevlet

tovværk eller af teblade og avispapir, når de blev smøgforlegne. - Der er noget patetisk, men tillige lidt komisk over alle disse krumspring, men situationen var alvørlig nok for dem, som sad midt i ulykken.

Enhver forstår den forventning, der herskede hos alle, når de undervejs traf et andet skib og prajede det for eventuelt at købe lidt proviant, drikkevand og sidst men ikke mindst en smule tobak. Fik de hjælp, var det som de vågnede til nyt liv. I 1608 fortælles om en hollandsk ostindiefarer, der på grund af tobakshunger måtte nedværdige sig til at tigge nogle malayiske sørøvere, de mødte, om at sælge dem lidt tobak, og fra senere tider er der masser af beretninger om den glæde det var, når tobaksmangelen blev afhjulpet af et andet mødende skib. Selv om dette ikke havde rigeligt selv, ofrede det dog altid gerne noget af sit forråd. Det var en uskreven lov, som også omfattede al slags proviant og drikkelse.

Helt ekseptionelt er det nok, som det fortælles fra et engelsk skib på rejse England-Melbourne i 1840'erne, at kaptajnen, der havde forsømt at forsyne sin slopkiste rigeligt med tobak, så forrådet allerede slap op, før de nåede ækvator, af mandskabet blev tvunget til at forlade sin kurs og anløbe Rio de Janeiro for der at købe en ny portion. Da han prøvede at gå fra sit løfte, truede besætningen med at nedlægge arbejdet, og han måtte pænt sætte kursen mod Rio.

Jo, tobakken var en trøster på alle områder, bedre end brændevin og næsten lige så god som mad. Drachmann lader en sømand fortælle om et forlis på kysten af Brasil. Han og de andre reddede kammerater måtte flakke omkring i skovene i fire dage, og hvis de ikke havde haft lidt tobak at trøste sig med, havde de måttet give fortabt, - selv om den var blevet gennemtrukket af saltvand under forliset og derfor smagte afskyeligt.

Sømanden og tobakken - siden de to har fundet hinanden, vil de aldrig nogensinde kunne skilles mere. Vi kommer tilbage til det, vi startede med: for sømanden er tobakken ikke blot et nydelsesmiddel. Den er simpelthen en livsbetingelse. Ved hjælp af den kan farer, savn, kulde, storm, forlis overvindes. At tage tobakken fra en sømand vil være lige som at tage livsmodet, energien og det gode humør fra ham.

Foranstående undersøgelse er bygget op på hundreder af beretninger fra ældre og nyere tid, hvorfor jeg desværre har måttet afstå fra at redegøre for kilderne.

THE SAILOR AND HIS BACCY

Summary

Columbus and his men not only discovered tobacco in the West Indies but also found out the different ways of enjoying it: in a pipe, as a cigar or a sort of cigarette, as snuff or as something to chew.

By the end of the sixteenth century pipe smoking, in particular, was very popular among European sailors. Even though kings, doctors and moralists warned against it this did not hinder the habit spreading rapidly. Tobacco probably got to Scandinavia by about the year 1600, via Helsingør, where all vessels had to stop and pay the Sound Dues. Helsingør was the gateway to the North and it was here that pipes were probably first made in Scandinavia. The Danish King Christian IV attempted, like his brother-in-law James I of England, to prevent the spread of tobacco by banning it in his fleet. However he soon realized that this was ineffective as the sailors would rather go without their breakfast than their tobacco. So, instead, he put a big tax on tobacco, a far more advantageous step in the long run.

Ships of that period were made of wood and therefore highly inflammable. On naval and company vessels smoking - or »drinking« of tobacco as it was called - was only permitted at certain times and places on board, so that a check could be kept on it. It was allowed in the evening on deck, before the mainmast, by the match-tub where the match was always burning, or in the galley, where the stove was lit in any case. Pipes had to be covered by a lid to prevent sparks flying. Defiance of these rules was strictly punished. Officers were not allowed to smoke on the quarter-deck but only on the forecastle or in their cabins, where there was supposed to be a bucket of water handy. We know of several occasions when ships blew up because sparks from a pipe landed in the powder magazine, or caught fire because members of the crew smoked in their bunks. In harbour all smoking was forbidden on board because of the risk of fire.

Smoking aboard was also a matter of etiquette. On merchant vessels the men were not allowed to smoke while working or on watch, and never in the presence of the captain or the mate for fear of affronting their dignity. As for ships boys and ordinary seamen they were never allowed to smoke at all as this would have been considered a deplorable lack of respect for their elders who regarded them more or less as their personal slaves.

For centuries the favourite way of enjoying tobacco was to smoke it in *clay pipes*. As early as about 1575 pipes were being made in England, but in the seventeenth century Holland became the chief centre for the manufacture of clay pipes, though they were made in many other countries, too. Such pipes were usually white, with small bowls and long stems as a rule. They were extremely fragile and did not last long. Thousands of fragments of clay pipes have been found in old wrecks and during excavations in our towns. During the eighteenth century other types of pipe became common, particularly long pipes made up of several pieces and with bowls of china, meerschaum or wood. The most popular was the short shag pipe made of briar root, which was most suitable for smoking aboard ship.

To begin with *pipe tobacco* was sold spun and in rolls, from which pieces were cut and then put in the pipe. Later it was made in plugs or cakes and given flavour by being sauced in sugar, liquorice, prunes, etc. or by storing it in empty rum casks. In our present day it is usually sold in flakes, either fine or coarse cut, or in grains.

A skipper would often keep his tobacco in a tin of copper or brass which might have a

calendar or logtable engraved on it. The crew would make themselves jars of wood or coconut and pouches out of the webbed feet of albatrosses, for example.

To light his pipe the seaman used a tinder-box of flint and steel or borrowed a light from the cook. In the last days of sail there was often a smoking lamp hanging in the fo'c's'le. Sulphur matches, which made their appearance about 1840, were a fire hazard and often not allowed on board. Safety matches were better but were at first considered too expensive.

At the end of the sixteenth century it was fashionable in the highest circles, for example at the French court, to take tobacco, finely ground, in the form of *snuff*. It was very unusual for sailors to take snuff as a sneezing powder, but they often chewed it.

But far more popular was a quid of *chewing tobacco*. It was extremely suitable for life at sea. As it was chewed and not lit there was no risk of fire. At first one simply bit off a piece of pipe tobacco and chewed that. Not until later did they start making a special chewing tobacco, spun in fine shreds, easy to bite off, good and juicy, and with a variety of flavours.

The quid had only one disadvantage, but that was a most unpleasant one: it induced salivation to such an extent that whoever chewed it had to spit all the time. No skipper would stand for brown tobacco juice all over his newly scoured deck so sailors had to take care either to spit over the side or into one of the numerous spittoons placed all over the ship. If anyone did spit on the deck he was severely punished, possibly even having to lick up his spittle and be flogged or held up to derision by having to wear a spittoon round his neck.

Cigars were never really accepted by seamen. They were considered too posh and it was mainly the officers who smoked them. Even less common were *cheroots*, which originated in the Far East, and which were not popular among the men.

A sort of *cigarette* was known to the Indians as early as the sixteenth century. It consisted of crushed leaves of tobacco wrapped in a palm or maize leaf. It was probably the Spaniards who first thought of using thin paper as a wrapper round cigarettes, perhaps as early as the beginning of the seventeenth century. During the eighteenth century this type spread to Italy, Turkey, Russia and even as far as China where European crews reported them being smoked. But not until about 1850 do we hear of a few American sailors, for example, smoking them. The end of the nineteenth century saw the beginning of the inexorable spread of the cigarette over the entire world, both on land and sea, until it eventually ousted the pipe, cigar and quid in popularity. Fortunately it did not supersede them entirely. The reason for the cigarette's popularity was perhaps because its smoke can be inhaled, unlike that of a pipe or cigar. Cigarette smoking presented a great fire risk and was therefore often forbidden on vessels carrying inflammable cargo.

As a rule sailors took a suitable supply of pipes, tobacco and quids with them when they went to sea. When it was exhausted on the frequently very long voyages they had to buy fresh supplies from the skipper's slop chest. This was a store he kept, on his own account, of such things as clothes, footwear, knives, combs, writing paper, etc., which the men might find themselves in need of on the voyage. The prices, which were fixed by the skipper himself, were not usually unreasonable though in certain cases they could be so exorbitantly high that he made a profit of 300-400%.

Aboard the old sailing ships crews lived in a world almost without money. If they needed something to take the place of money, for example when they made wagers, or played cards and dice - if that was allowed - they made use of matches or tobacco cut into small pieces. The skipper, too, might reward them with pipe tobacco or cigars and when they went ashore in

foreign lands they could use tobacco to barter with the natives. With the speed of lightning the vice of smoking had spread over practically the entire world. Customs officers of the various countries were always zealous in seeing that sailors did not smuggle in tobacco without paying duty. The English customs, in particular, were notorious for their severity. Even though only small amounts might be concerned customs officers could take days to search a vessel from stem to stern. If they found the slightest amount of tobacco concealed the ship's entire sealed stock of tobacco might be confiscated and burned in a large oven, »the King's pipe«, while the culprits were put in the lock-up and fined.

From ancient times doctors and laymen have frantically argued about whether tobacco has any medicinal quality. To the sailor it was of no consequence. He liked it because it tasted good, quenched any pangs of hunger or thirst and, in general, cheered him up. Ship's doctors used tobacco smoke to clear vessels of foetid air and disease, and sailors chewed quid to ward off yellow fever as well as to relieve toothache.

If tobacco ran out on a voyage and the slop chest was empty it was almost as catastrophic as if provisions or drinking water were scarce. The men thought up all sorts of substitutes for tobacco. They smoked sawdust, unravelled cordage, pieces of wool, coffee grounds, old tea leaves, cabbage leaves, in their pipes and instead of a quid of tobacco would chew tarred rope, dried peas or beans etc. It was an occasion for great rejoicing if during the voyage they met a ship which could let them have some tobacco.

For the sailor tobacco was not only something to be enjoyed. It was simply a necessity. In the midst of perils and deprivation, cold and storm, tobacco kept up both his spirits and his energy. One cannot help wondering, in all those centuries before the discovery of tobacco, how on earth he managed to put up with the tough life at sea.