

# SØMANDENS LUKAF OG KAPTAJNENS KAHYT

## Boligforholdene ombord i sejlskibenes tid

Af

HENNING HENNINGSEN

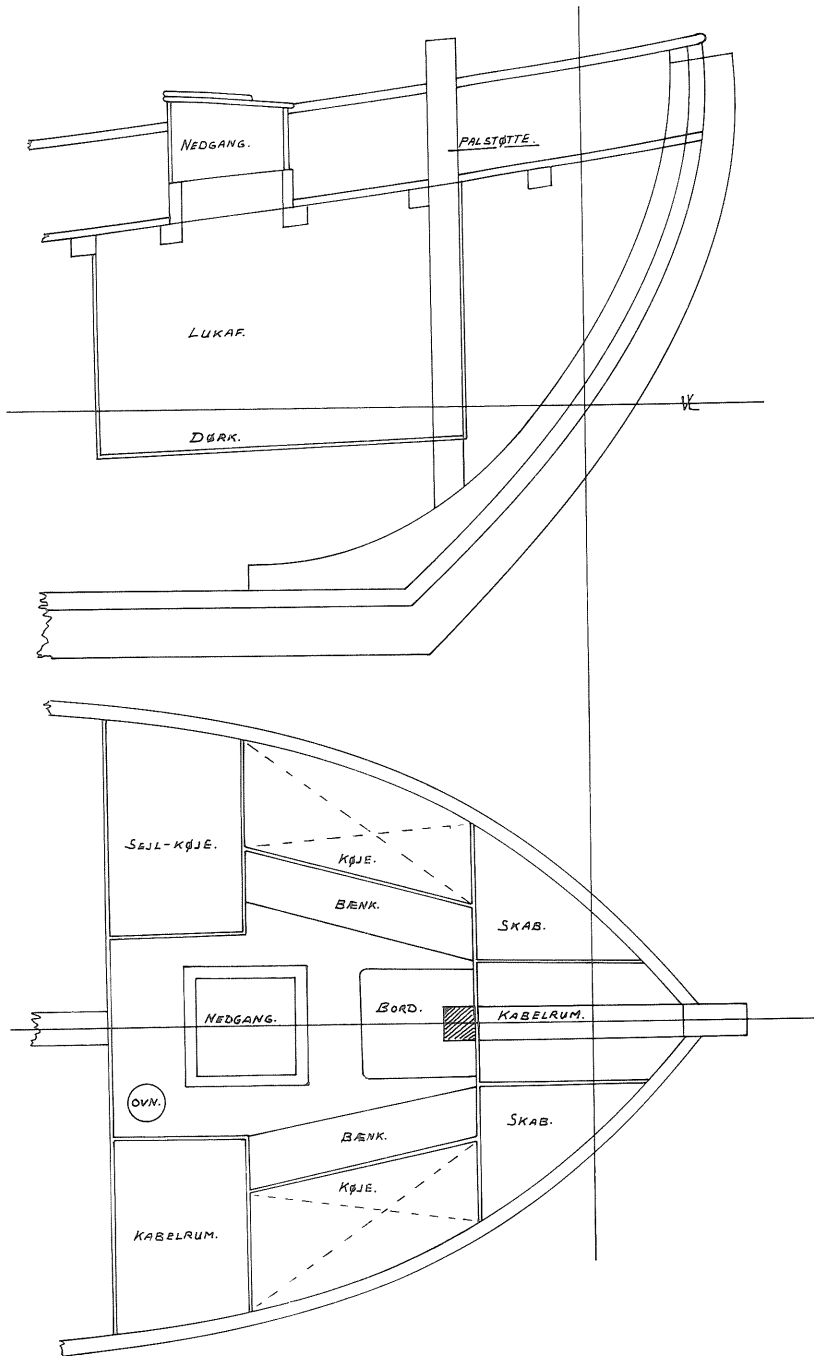
*Efter i en række artikler i denne årbog at have behandlet sømandens spise og drikke, tobak og tøj fortæller forfatteren her, om hvordan man boede ombord i ældre tid. Disse maritimkulturhistoriske beretninger skal selvfølgelig ikke opfattes som en kritik af forholdene i et primitivt samfund, men som en redegørelse for levevilkår, der i virkeligheden ikke ligger så forfærdeligt langt tilbage fra os i tid, men som unægtelig forekommer os at høre til en helt anden verden end vort moderne, næsten uvirkelige velfærdssamfund.*

I de søfarendes aflønning indgik i ældre tid foruden den kontante hyre også kost og logi, og det er stadig tilfældet. Vi har tidligere set, at mad og drikke som regel ikke var særlig rigelig og god på de gamle sejlskibe, og som det skal vises i det følgende, var boligforholdene heller ikke just behagelige, især ikke for mændene foran masten. Vor fremstilling gælder store og små sejlskibe med et eller flere dæk, lige fra middelalderen op til vor tid. Skønt forholdene ombord har været forbavsende konstante, kan der dog registreres nogle forandringer i århundredernes løb.

### *Folkelukaf under dæk*

Fra ældgammel tid har det været sådan, at forskibet har været de menige sømænds område, mens agterskibet var kaptajnens og officerernes domæne, den fine del af skibet.

Et lukaf hedder på engelsk *forecastle*, forkortet til *fo'c'sle*, en betegnelse, der viser tilbage til middelalderens skibe, som havde opbygget et forkastel og et agterkastel. I forkastellet var mandskabet anbragt, enten i selve opbygningen eller som oftest under dæk. På dansk bruges ordet *bak* for forskibet (egl. det rum hvor et bakslag skaffer, dvs. spiser af samme bakke eller fad) og *skanse* for agterpartiet. Den nu gængse danske betegnelse for mandskabsrum eller -kammer, nemlig *lukaf*, betyder aflukke og findes i hvert fald brugt fra slutningen af 1700-årene. I virkeligheden er den en folkelig omdannelse af ordet *lugar*, som er



påvist i 1700-årene og som man stadig kan træffe, selv om det nu lyder noget gammeldags. Det er lånt fra spansk *lugar*, der betyder rum, et sted hvor man logerer. På dansk træffes også af og til *logi(s)*, der ligesom det på tyske skibe brugte ord (*Volks*)*logis* (også *Matrosenkammer*, *Mannschaftsraum*) er et fransk låneord, *logis* (jfr. at logere). På svensk bruger man i hvert fald i nyere tid ofte *skans* om lukaf, hvad der forekommer vildledende, da det netop ikke ligger i skibets agterdel. I ældre tid forekommer på norske skibe betegnelsen *lugar*, som nu helt er afløst af *ruf*. Dette ord betyder et skur, et tag (jfr. engelsk *roof*) og er oprindeligt et slags skylight med vinduer, især på mindre fartøjer. Det brugtes senere for det på dækket stående dækshus, hvori lukafet var anbragt. Også på dansk bruges *ruf* (påvist ca. 1780 med skrivemåden *Roff*).

Nedgangen til lukafet var ad en stejl lejder på 6-7 trin, som førte gennem en nedgangskappe med forskydelig lem ned fra dæk. Lukafet var nærmest et lille hul, spidsende til i trekant efter forskibets form hen mod boven, og med skrå sider. Træværket var malet, kalket eller måske ubehandlet. Tit var der ingen garnering, der dækkede spanterne, så væggene dannedes af den fugtige inderside af skibsplankerne mellem spanterne. Der var lavt under dæksbjælkerne, så folkene sjældent kunne stå helt oprejst. Der var ingen ventilation i det lille rum. Al frisk luft kom ind gennem nedgangskappen, når den ikke var lukket i dårligt vejr. Luften var tyk og ildelugtende, fattig på ilt, - men sømændene hadede principielt træk. Dagslyset kom kun ind, når kappen var åben. Den kunstige belysning var minimal.

Der var yderst ringe plads til mandskabet. Langs siderne, »i borde«, var de faste standkøjer indbygget, to over hinanden, følgende skibssidens form. Foran køjerne var skibskisterne opstillet i forlængelse af hinanden, surret til ringe i dørken (gulvet). De var de eneste siddemuligheder. De stod så tæt, at der tit næppe var plads til benene eller fodtøjet. Ofte måtte man skaffe siddende på sin skibskiste uden bord.

Opstalt og plan af folkelukafet under forskibs dæk på jagtskonnert »Elona« af Fåborg, bygget 1899 af Rasmus Møller, Fåborg. Adgangen sker gennem en nedgangskappe (den stejle lejder er ikke indtegnet). I det lille lukaf er der i siderne plads til to dobbeltkøjer, fornet efter skibssidens krumning. Foran køjerne er faste bænke, så der har ikke været plads til skibskisterne. Derimod er der indrettet skabe i forstævnen. Bordet, et klapbord, er anbragt på palstøtten. En ovn er indtegnet. - Rentegning efter originalen på Handels- og Søfartsmuseet ved konservator Christian Nielsen.

*Elevation and plan of the fo'c'sle below deck on board the schooner »Elona« of Fåborg, built in 1899. Entrance is by a ladder (not shown) under the hatch. There are two-tiered bunks on each side with benches in front. The folding table is placed on the pawl bitt. There are two lockers in front and an iron stove.*

Var der et sådant, var det et lille klapbord, der med hængsler sad fast på lukafets smalle skot eller på palstøtten for ikke at optage plads. Tit stod der en pøs med ferskvand eller hang en pose med beskøjter til frit brug. Måske var der et madskab til folkenes ration. På gulvet fandtes den uundværlige spyttebakke til de skrående søfolk. Ofte gik palstøtten til ankerspillet fra dæk midt gennem rummet og tog et stykke af den sparsomme plads. Tit gik ankerkablet eller -kættingen fra klyssene gennem rummet ned til kabelgattet eller kædekassen under en lem i dørken og bragte træk, snavs og fugtighed med sig. Klyspropperne var sjældent tætte. På træslæberne var der ved forstævnen i skibssiden ind til lukafet en bovport til at lange træ ind i og derfra videre til lastrummet. Den blev skalket under farten, men holdt sjældent helt tæt. I det hele taget var bakken den vådeste del af skibet, uegnet til ladningen, som skulle ligge tørt, men øjensynlig velegnet til mennesker.

I nogle skibe var der stuvet varer i rummet: tønder, kasser olgn. eller også forskelligt bådsmands- og skibmandsgods: maling, tovruller, sejldug, blokke, tjærepøse og også tit proviant, som ikke lugtede godt.

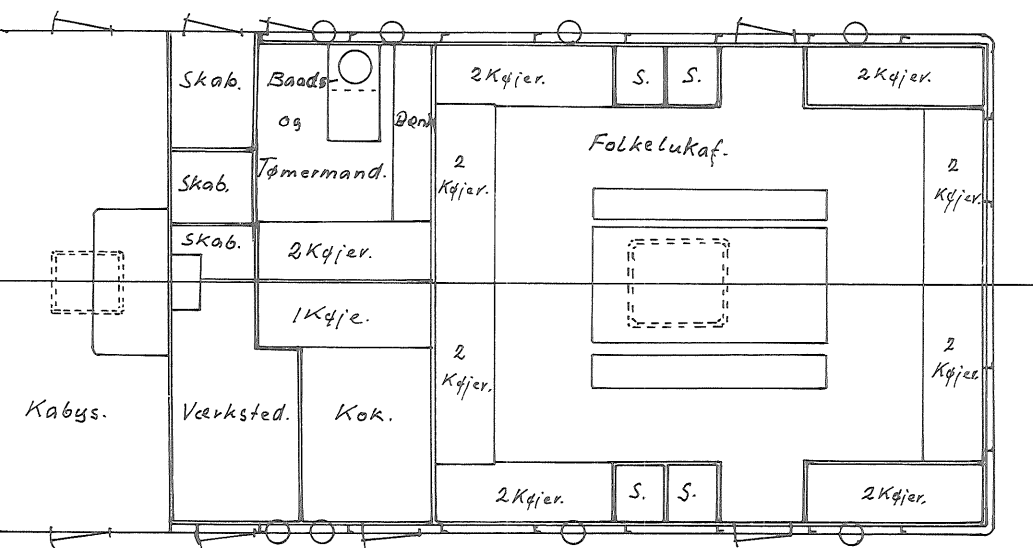
En knagerække med kroge eller søm var slået op på skottet til at hænge det våde tøj - især olietøjet - på, men nogen mulighed for at tørre det var der ikke. Der var sjældent en kakkeloavn. Den stank, der udgik fra tøjet, var ubeskrivelig. Der var heller ingen steder at vaske sig i lukafet.

I dette rum tilbragte mandskabet sin frivagt med at sove, skaffe, ryge tobak, samtale, synge, musicere, spille kort osv. Et hyggeligt hjem kunne det aldrig blive. Intet under, at folkene under sejlads i varmen ofte forlod det lumre lukaf og lagde sig på deres madras på dæk for at sove. De måtte blot passe på, at månen ikke skinnede dem ind i ansigtet, da de efter gammel tro så ville få det fordrejet på uhyggeligste måde.

### *Folkelukaf i dækshus (ruf)*

En stor forbedring af boligen fandt sted, da man især efter midten af 1800-årene gik over til at anbringe lukafet i et dækshus, et ruf, på dækket. På mindre fartøjer: smakker, gallioter o.lgn. fandtes, som nævnt, sådanne ruf allerede i slutningen af 1700-årene, og i 1822 kom vistnok det første dækshus på et større skib, nemlig fuldskibet »James Cropper« af New York. I begyndelsen var søfolkene utilfredse med, at dækket på den måde blev belemret til besvær under arbejdet, men fordelene for dem var dog så iøjnefaldende, at ideen efterhånden bredte sig. Allerede i 1840'erne synes der at have været ruf på mange norske sejlskibe. Rederne gik gerne med dertil, fordi de derved kunne inddrage lukafet under dæk til lastrum. En i Sverige 1849 strandet engelsk brig fik ved reparationen sat et ruf på dækket. Samtidig meldes der om flere danske skibe med lignende indretning, og det samme var tilfældet





Plan over dækshuset på bark »Prins Valdemar« af Nordby (Fanø), bygget 1892 på Helsingør Værft. I folkelukafet 8 dobbeltkøjer, 4 skabe (S.), bord med faste bænke. Agten herfor kamre for kok, båds- og tømermand, samt værksted og kabys. Cirkler angiver køjer, stiplede linjer skylighter. - Rentegnet af Christian Nielsen efter originaler på Handels- og Søfartsmuseet.

*Plan of the deck-house of bark »Prins Valdemar« of Nordby, built by Helsingør Shipyard in 1892. With room for 16 men and compartments for cook, bos'un and carpenter; workshop and galley. Circles signify bull's eyes.*

andre steder. Dog blev der naturligvis en del, navnlig mindre skibe, tilbage, hvor folkene stadig var indkvarteret under dæk som hidtil.

Dækshuset var bygget af træ, f.eks. teak, senere af jern, hvad der gjorde dem varme i tropene, da de sjældent var garnerede med træ eller på anden måde isolerede. Højest var de behandlede med et lag cement blandet med korksmuld. Ruffet stod i reglen mellem fokke- og stormasten, ja undertiden gik fokkemasten ned gennem det. Indgangen var gerne gennem en todelt dør med højt dørtrin. Den underste halvdør stod lukket, hvis skibet i hårdt vejr blev bordfyldt. Alligevel kunne der godt være fugtigt derinde, og i varme strøg kunne heden være uudholdelig, når solen kogte ned på taget. I kulde var der til gengæld koldt, men her var bedre plads til en lille ovn til opvarmning end i lukafet. Søfolkene var glade for den friskere luft og for dagslyset, som strømmede ind gennem køjer og halvdør og også ofte skylight.

Selv om der ikke var særlig højt til taget, var der dog i reglen mere

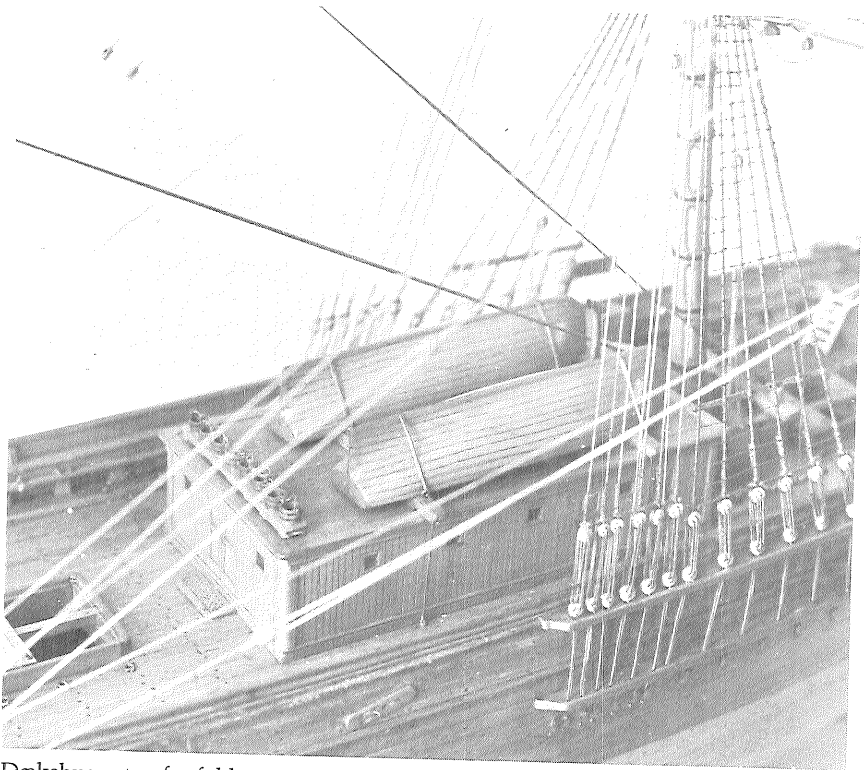
plads i ruffet end under dæk. Undertiden stod der et fast bord i midten med bænke, men oftest sad man på skibskisterne. Hyppigst var der dog et klapbord. Langs væg og skot var dobbeltkøjerne anbragt, langskibs og tværskibs, indbygget i jernstativ. De større ruf kunne være inddelt ved et tværskot i to halvdele, så hver vagt havde sit rum. Der var et fælles skab til skaffegrejerne, og hvis det var fint, havde hver mand et smalt skab til det tøj, som var i brug. Det andet lå nedpakket i skibskisten. Ofte måtte man nøjes med en knagerække. Søstøvler og andet fodtøj lå og flød på dørken. En pøs med drikkevand og en kasse med beskojter til frit at tage af var der også, tilligemed den uundværlige spyttebakke.

Ofte var der i dækshuset også anbragt sejlkøje, rum til maling og bådsmansgoods, lanterneskab, rum til donkeykedel, værksted for skibstømmermand og sejlmager, og tit kamre for håndværkerne. Undertiden var der også et sygelukaf. Meget tit lå kabyssen i ruffet agten for lukafet, adskilt ved et skot, og gennem en luge i dette kunne maden serveres til folkene. Kabyssen var kendelig ved kabysskorstenen. Komfuret var ofte den eneste opvarmningsmulighed.

På nogle af de meget store engelske sejlskibe byggede man i 1890'erne et stort brohus midtskibs fra skibsside til skibsside, kaldet *Liverpool House* (efter 4-m. fuldskib »Liverpool« af Liverpool, bygget i Port Glasgow 1889, der skal have været det første skib, som havde det). Ovenpå var kommandobroen, og nedenunder var ruffet, hvilket gav bedre pladsforhold. Her var også styrehus, korthus, rum til al slags materiale, tømmershop osv. Nedgangen var ad en lejder oppefra, så rummene var bedre beskyttet mod søen. Der kom lys ind gennem både skylighter og køjer. Efterhånden blev sådanne brohuse anbragt på mange udenlandske skibe, f.eks. de berømte Laeisz-storsejlere fra Hamborg. Men den store opbygning hindrede unægtelig arbejdet på dæk.

Selv om søfolkene ikke havde de bedste betingelser hverken i lukafet forude eller i ruffet, var det dog bedre, end hvad man undertiden bød skibsdrengen, der ikke altid logerede med de ældre. Han kunne risikere at måtte sove i et eller andet usselt kammer, f.eks. i sejlkøjen eller kabelrummet, hvor sejl, tovværk, tjære- og malerbøtter var henstuvet. Det var ofte både koldt og fugtigt, mørkt og snævert, og sejldugen var ikke i stand til at give ham varme. Eller han måtte ligge i et proviant-rum, hvor mider og insekter generede ham, helt bortset fra stanken.

Skibets håndværkere (*dagmænd* kaldet, fordi de ikke gik vagt) og underofficerer boede som regel ikke sammen med matroserne, men havde egne små kamre eller logerede to og to sammen, som f.eks. tømmermand og sejlmager. Kokken kunne have sit eget kammer eller sove i eller ved kabyssen. Bådsmændene havde oprindeligt et lille lukaf i nær-



Dækshus agten for fokkemasten på klipperskib. Forskibs i huset er kabyssen. På huset ligger skibsbåde fastsurret; over agterskottet en pøserække. Detalje af idealmodel af klipper, kaldet »Fortidens Pryd«, udført omkr. 1900 af skibsbygmester N. Raun-Byberg, Esbjerg, i skala 1:48. Handels- og Søfartsmuseet.

*Deck-house aft of the foremast, with ship's boats and a row of buckets on the roof, as seen on a model of one of the big clippers from the end of the 19th century.*

heden af kabelgattet. Da dækshuse indførtes, indrettedes der gerne kamre til ham og de andre i dette.

### *Banjerne*

På orlogs- og kompagniskibe med stor besætning var der ikke plads til lukaf med faste køjer. Her brugtes underste dæk, *banjerdækket* eller *banjerne*, til opholdssted.

Det store, lange rum var uden dagslys, og frisk luft kom kun ned gennem dækslugerne til lejderne højt oppe. Man kunne kun se ved kunstigt lys, som var sparsomt nok, og da rummet lå under vandlinjen, var der yderst koldt, især ved vintertid. Opvarmning fandtes ikke. Der var lavt til dækket ovenover, og man måtte gå krumbøjet. Banjerdækket lå løst, og gennem utæthederne kom de frygtelige dunster fra skibets »sump«, det rådne vand i sandsporene, op. Folkene sov tæt ved siden af hinanden i smalle hængekøjer, og her opholdt de sig i deres frivagt. Her skaffede de også. På dørken var skibskisterne fastsurret, og her var klapborde til at skaffe ved og bænke til at sidde på.

Foruden banjerne brugtes også det eller de ovenover liggende batterieller kanondæk som sove- og opholdsrum. En stor del af dækket var optaget af de opstillede kanoner i deres rapperter. De lukkede kanonporte var normalt skalkede, men der kom alligevel fugt og træk ind gennem dem.

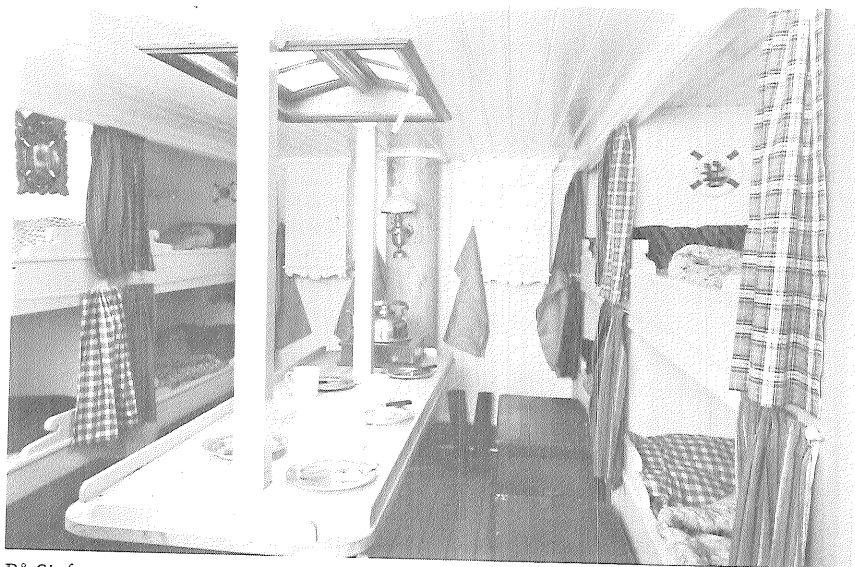
At det var ubehagelige opholdssteder siger selve navnet *banje* (som for det meste bruges i flertal). Det er lånt fra fransk *baignes*, der betyder strafferum for galejsslaver. Det italienske *bagno* (=bad), som det stammer fra, betyder vel, at det var et fugtigt sted. - Banjer indførtes i den danske marine 1731.

Efter denne korte oversigt over mandskabets anbringelse vil vi se nærmere på enkeltheder i forbindelse hermed.

### *Mandskabets sovesteder: bullsæk og køje*

Før indførelsen af faste køjer og hængekøjer sov mandskabet liggende på dæk eller dørk. Fra oldtiden hører vi om, at Scipio, Karthagos fjende nr. 1, forbød de romerske orlogsgaster at bruge puder eller madrasser; de skulle sove på en hård planke med lidt hø til at lægge hovedet på. I vikingetiden brugtes skindsoveposer, hvori man ofte lå to og to sammen, i hvert fald på krigsskibene.

I middelalderen og helt op i 1700-årene medbragte søfolkene på alle europæiske skibe deres egen madras i form af en sæk af bolsterstof, sejldug eller lærred, fyldt med hø, tang, boghvedeavner o.lign. På dansk kaldes den i 1690, men sikkert også før, *bul(t)sæk*, formodentlig oprindelig ordet *bolster* (underdyne) plus *sæk*, vel lånt fra hollandsk *bultzak*. Den kunne anbringes, hvor der var en ledig plads på dæk eller under dæk og efter søvnen rulles sammen og stuves af vejen. Til den hørte en hovedpude, tit med pudevår, og et tæppe, i reglen vel af uld. Stråsække-  
ne var brandfarlige, og man forsøgte om end forgæves at forbyde dem.



På Sjøfartsmuseet i Sandefjord, Norge, er opstillet et interiør af et typisk ruf (dækshus) med dobbelte køjer i siderne (med køjetøj, gardiner og pynt), skibskister foran, bord i midten med slingrekant og opdækning, hængeskabe, lampe på fokkemasten, skylight.

*Interior of a deck-house, with curtained bunks, sea chests, table with fiddles, lamp on the foremast, and skylight. Maritime Museum, Sandefjord, Norway.*

En forbedring var det, da man som f.eks. i den engelske flåde på dronning Elizabeths tid indførte *brikse* med ben, hvorpå der kunne ligge 4-6 mand. Derved sov man ikke direkte på dækket. Endnu bedre blev det, da *hængekøjer* blev indført på spanske og derefter på engelske skibe. Derom skal senere fortælles.

På de hollandske ostindiefarere lå man endnu op i 1700-årene på bul-sække på dæk, hvis man ikke foretrak at sove på sin skibskiste, ofte i sit almindelige tøj uden køjetøj. Endnu 1812 fortælles om et siciliansk skib, at mandskabet to og to lå på kistebænke i lukafet. De havde en madras på et fåreskind og tildækkede sig med deres kapper.

Faste *køjer*, standkøjer, optræder formodentlig i 1500-årene. Således nævner den flamske ordbogsforfatter Corn. Kilian 1599 *koye int schip* og oversætter det til latin: *cubile nauticum, lectulus nautae* (=skibsseng, søfolks seng). Ordet *køje* kan både betyde et lille rum (jfr. sejlkøje) og en seng. Det går tilbage til latinsk *cavea*, en hule, og er kommet til os gennem tysk *Koje* fra hollandsk *kooi*.

Vi ved ikke nøjagtigt, hvornår man begyndte med at anvende faste køjer ombord på danske skibe. De første har sikkert været til officererne, men omkring 1625 nævnes på danske orlogsskibe *koyer*, som tildeles enhver efter sin stand af kaptajnen. Det oplyses, at man var to om at dele en køje, dvs. én fra hver vagt, således at de skiftedes til at ligge i den. På samme tid, 1625-30, omtales på hollandske ostindiefarere *kooi of slaapplaats* (køje eller soveplads) og på engelske orlogsskibe *wainscot beds wherein men use to sleep, being fastened to the ship's sides* (panelsenge, som mændene plejer at sove i; de er fastgjort til skibssiderne).

Køjetøjet bestod, siges det 1667, på en hollandsk ostindiefarer af en underdyne, udstoppet med halm, et broget tæppe og en hovedpude, fyldt med boghvedeavner. Det er kortsagt samme udstyr som i bulsækkenes tid. Man forsøgte stadig i de forskellige landes flåder at forbyde at stoppe madrassen med det brandfarlige hø, strå, avner, halm, tang, høvlspåner osv., men man blev trolig ved med at anvende dette ellers velgnede fyld helt op til vor tid. Det var velkendt hjemmefra og meget billigt. Så sent som omkring 1920 erklærede en dansk skibsdreng, at en tangmadras med jutebetræk (sækkelærred) var det korrekte ombord. De fleste svor dog til stråmadrassen, på engelsk kaldet *donkey's breakfast* (æslets morgenmad).

1675 omtales, at hvalfangerne på Spitsbergen stoppede edderfugledun i bulsæk og pude. Her kan man altså tale om rigtige dundyner. De nævnes af og til senere. Således forsynede folk på danske grønlandsfarere sig ofte med fjer til deres sengetøj. Krølhår - i reglen heste- eller fæhår - som madrasfyld er første gang fundet nævnt 1643 på en hollandsk ostindiefarer, mens en amerikansk skibsdreng i 1817 medførte en madras, stoppet med svinebørster. Vattæpper omtales i 1840'erne på et norsk skib.

I begyndelsen af 1700-årene træffer vi for første gang lagner nævnt, nemlig blåtermede køjelagner på et dansk skib og *bed sheets* på et engelsk.

En skråpude findes nævnt på et dansk skib 1852, hvor skibsdrengen havde den med hjemmefra, sikkert til de ældre søfolks forlystelse. Ville man ligge højt med hovedet, kunne man rulle sin køjesæk eller stortrøje sammen og bruge den. Senere omtales dog flere gange skråpuder i brug, så de må være blevet accepteret.

En amerikansk dreng på 13 år mødte i 1817 op som skibsdreng uden at have medtaget det køjetøj, hans mor ville give ham med, idet han naivt troede, at søfolk ikke brugte det, men højst havde en pind som hovedpude. Han blev hurtigt klogere. Men der var nu ikke så sjældent

søfolk, som kom ombord uden udstyr, f.eks. hvis de var blevet bestjålet, havde drukket deres hyre op eller var blevet shanghaiede. Undertiden stjal de så udstyret fra de andre, specielt de unge, men ellers måtte de få hjælp på anden måde. F.eks. kunne sejlmageren hjælpe dem med et stykke gammelt sejldug til betræk og bådsmanden med en ende trosse, som de kunne oplyse og bruge som fyld, da der ikke var megen varme i sejldugen.

Op igennem tiden var køjerne, ikke mindst på skibe med talrig besætning, ofte beregnet til to mænd samtidig. Skibslægerne advarede mod den smittefare, dette indebar. I galeasen »Det gode Haab« af Rønne var der i 1843 fire køjer, hver til tre mand, og på skonnert »Alma« af København var der 1884 endda én køje til fire mand. Intet under, at man, som det nævnes ca. 1780 i Danmark, måtte bruge en »køje- eller sengehest«, nemlig »et bræt, man sætter på siden af en standkøje for ej at rulle ud af den ved skibets bevægelser«. Sådanne køjeplanker omtales ret hyppigt op i tiden. Endnu 1912 nævnes på tyske skibe et *Bullenbrett*, som kunne klappes op over køjekanten for at hindre, at manden faldt ned. Så sent som i 1907 lå to mand i samme køje på en norsk sælfanger.

Køjerne var i reglen toetagers, men man hører også om køjer i tre etager, f.eks. på norske skonnerter i 1800-årene. Meget plads kan der ikke have været i det lave rum til køjetøjet og de sovende. Man kunne ikke sætte sig op i køjen uden at støde hovedet mod køjebunden eller taget ovenover, men måtte krybe ind og ud i vandret stilling. 1851 fortælles fra skonnertbrig »Porto« af Ålborg, at der var ca. 15 cm mellem den sovendes næse og overkøjens bund.

Som nævnt var køjerne anbragt »i borde«, langs skibssiden. De var opbygget fast af træstolper og brædder. I reglen var der ikke gjort meget ud af pynten, hvis brædderne overhovedet var høvlede, men der nævnes dog af og til nogle med pyntelige profiler. Sømændene kunne også finde på at udskære dem med mønstre. Træværket var, hvis det var fint, malet i mere eller mindre triste farver: gråt, gult, lysegrønt, brunt. Bundbrædderne i køjerne var løse. Efterhånden som halmen i madrassen blev til smuld, dryssede det ned gennem mellemrummene på den, som lå i underste køje.

I lukafet var køjernes størrelse forskellig, fordi de fulgte skibssidernes rundede form. De øverste var de rummeligste og derfor de mest eftertragtede. I ruffet var de alle lige store. En almindelig standardstørrelse for køjer har der aldrig været. Navnlig bredden kunne veksle. Vi har kun fundet angivet enkelte mål på køjer. 1794 nævner Röding en længde på knapt 190 cm, en bredde på 64-74 cm og en højde på 74 cm. Bredden varierede i 1800-årene mellem 41 og 52 cm, hvilket synes utilstrække-

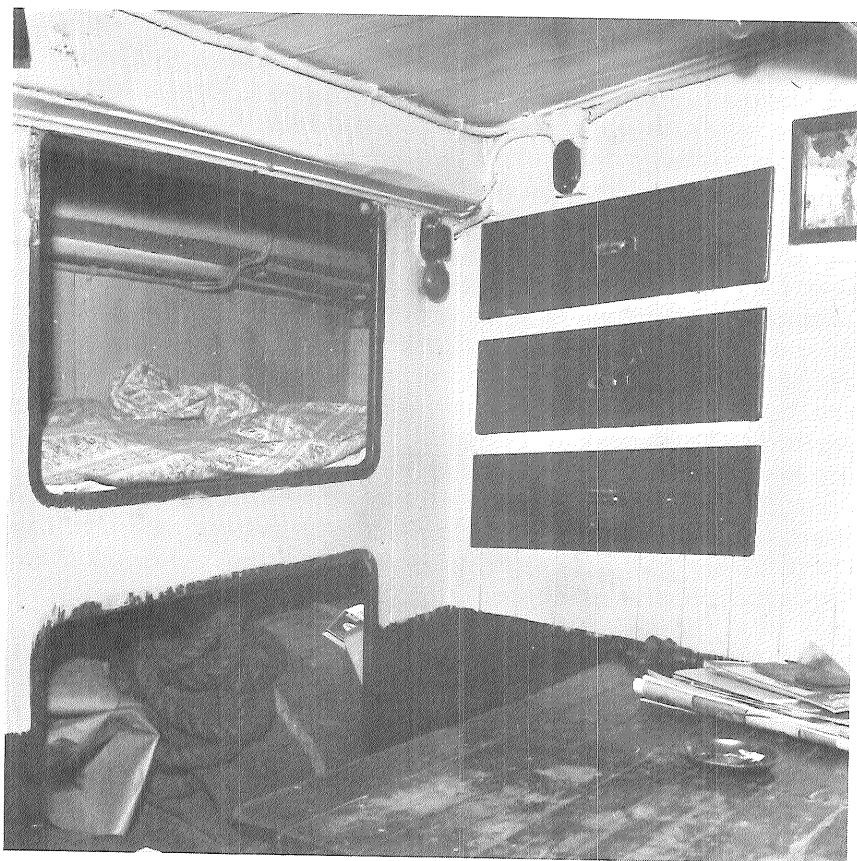
ligt, mens længden angives til omkr. 188 cm og højden til ca. 90 cm. Det siges dog, at mange køjer var en del kortere, så man ikke kunne ligge udstrakt, og der var ikke altid plads til at ligge med benene i vinkel. På et tysk skib angives 1903 køjemålene til 2 m længde og 70 cm bredde, hvilket må siges at være tilfredsstillende. Køjen i en dansk barkentine var i 1910 ca. 190 x 63 cm. Efter international overenskomst er køjemålene i 1977 ansat til mindst 198 x 80 cm indvendigt mål og højden mellem køjebundene til mindst 75 cm.

I og for sig var smalle køjer en fordel, idet man i uroligt vejr bedre kunne holde sig fast i dem ved at stemme ryg og bagdel mod skottet og knæene mod køjekanten, - noget man hurtigt lærte sig. Men de kunne også blive så smalle, at et bredskuldret, fuldvoksnet menneske næppe kunne ligge på ryggen i dem, og slet ikke, når de var kortere, end han var.

Køjen var sømandens egen »hule« og lige så fredhellig som hans skibskiste. For hyggens skyld og for at få lidt privatliv - den eneste mulighed han havde derfor ombord - dækkede han åbningen med køjegardiner til at trække for. Disse gardiner går sikkert tilbage til alkovegardinerne, som man brugte i land, og som ofte omtales i kaptajnens kahyt. Mærkeligt nok nævnes de først omkring 1850 i lukafet, men det kan være tilfældigt, at det ikke er før. Det synes dog, som om de først blev helt almindelige hen mod slutningen af 1800-årene, da søfolkene ofte tog dem med som en tilhørende del af det almindelige køjeudstyr, de selv skulle sørge for. Gardinerne var i forskellige farver og mønstre. De kastede lidt glæde over det triste lukaf, når alle køjer var pyntet med dem. Havde man ikke gardinstof selv, kunne man af sejlmageren få et stykke gammelt sejldug til at sætte op. Det var bedre end ingenting.

Trods den ringe plads i køjen udstyrede man den ofte med hylder over hovedgærdet og over fodenden. De var selvlavede og kunne være fint udskårne og malede. På dem kunne man have en flaskeskibsmodel eller andet, man arbejdede med i frivagten, et syskrin med sygrejer til reparation af tøj, tobak, tændstikker, piber, ens egen private smør- og sukkerdåse, eventuelle bøger, håndsæbe, kam, barbergrejer, en stump lys i en lyseholder eller i senere tid en lille orkanlampe til at se ved. Skaffegrejerne: tallerken, ske, gaffel og mugge, blev anbragt i et lille skab. Hvis der var plads, f.eks. på skottet, kunne man også opsætte billeder i ramme, især fotografier af familie, kærester og venner derhjemme. Med tegnestifter fastgjorde man postkort med prospekter fra hjembyen, billeder af skibe, man havde sejlet med, eller måske et par pinup-piger. Et par flag pyntede også. Der kunne være en krog til at hænge lommeuret på. På en anden krog kunne sejlmagerpose og værktøjspose med indhold anbringes.





Interiør af 3-mands lukafet på galease »Danebrog« af Alborg, bygget i Randers 1921. Køjerne er anbragt i alkover, den underste bruges til opbevaring af tovværk o.a. De tre skuffer i skottet er til henstuvning af private ejendele. - Fot. Aage Christensen.

*Interior of the three man fo'c'sle on board the galeass »Danebrog« of Alborg, built in 1921. The bunks are in alcoves which can also be used for stowing goods. Three drawers for personal belongings are placed in the bulkhead.*

Længere tilbage var køjerne, i hvert fald på mindre skibe, forsynet med skydedøre eller -lemme, så sømanden lå som i en alkove. Til gengæld blev luften derinde kvælende uudholdelig. Men sømanden foretrak i reglen varm luft for frisk.

En køje var ikke uden videre en køje. Mest eftertragtede var de øverste, som dels var bredere, dels ikke så nemt risikerede at blive våde, når søen i storm oversvømmede lukafet. Tværskibskøjerne var ikke gode, da man mærkede skibets rullende bevægelser langt mere i dem end i langskibskøjerne. Nogle af køjerne var mere udsat for træk end andre, og køjerne ved lejderen ned i lukafet og ved døren ind til ruffet var de mest urolige. Kort sagt: de bedste køjer var de øverste langskibs, så langt fra ned- eller indgangen som muligt. Bedst hvis der var et køje over dem. De tilkom uden diskussion de ældste matroser, mens de yngre: letmatroser, ungmænd og skibsdrengen, måtte tage til takke med de ringere. De kunne trøste sig med, at det ville blive deres tur til at få de øverste engang i fremtiden. Undertiden måtte et slagsmål afgøre, hvilken køje man skulle have. Sommetider bestemte køjernes placering ligefrem folkenes rækkefølge som rorgængere under vagten, idet rortønnen løb rundt fra køje til køje i retning imod solen.

Før man anbragte sit køjetøj i sin køje, måtte man rense eventuelle efterladenskaber ud efter den sidste indehaver: udtyggede skræer, kasserede sokker, gamle ugeblade, tobakssnuller, brugte tændstikker osv. Kun sjældent var der ryddet op efter forrige rejse.

### *Mandskabets sovesteder: hængekøjer*

Den græske historieskriver Plutark fortæller om den atheniensiske statsmand og flådefører Alkibiades (død 404 f.v.t.), at hans seng blev ophængt i remme under dækket, så han kunne sove mere bekvemt. Dermed var hængekøjen i princippet opfundet. Det var dog først via Amerika, den senere skulle komme til Europa og spille så stor en rolle. Det er velkendt, at Kolumbus og hans mænd i 1492 så de indfødte karibere på Bahamaerne ligge i en slags net af bomuldsgarn, kaldet *hamacas*, udspændt mellem to træer. De imponerede søfolk bragte nogle med hjem, og i løbet af 1500-årene blev som nævnt spanske orlogsskibe udstyret med hængekøjer. Da englænderne i 1588 slog den uovervindelige spanske armada og erobrede nogle af skibene, blev de så begejstrede for dem, at de efterlignede dem. 1597 begyndte man at indføre dem i den engelske flåde, først under navnet *brasill beds* (brasilianske senge), senere under det indfødte navn *hammocks*.

Der er ingen tvivl om, at hængekøjer var vældig praktiske på skibe med stor besætning, som man knap havde plads til, og som hidtil havde måttet sove på dørken eller på brikse. I begyndelsen lod man da også to

mand sove i hver hængekøje, hver i sin vagt. Senere fik hver mand sin egen køje.

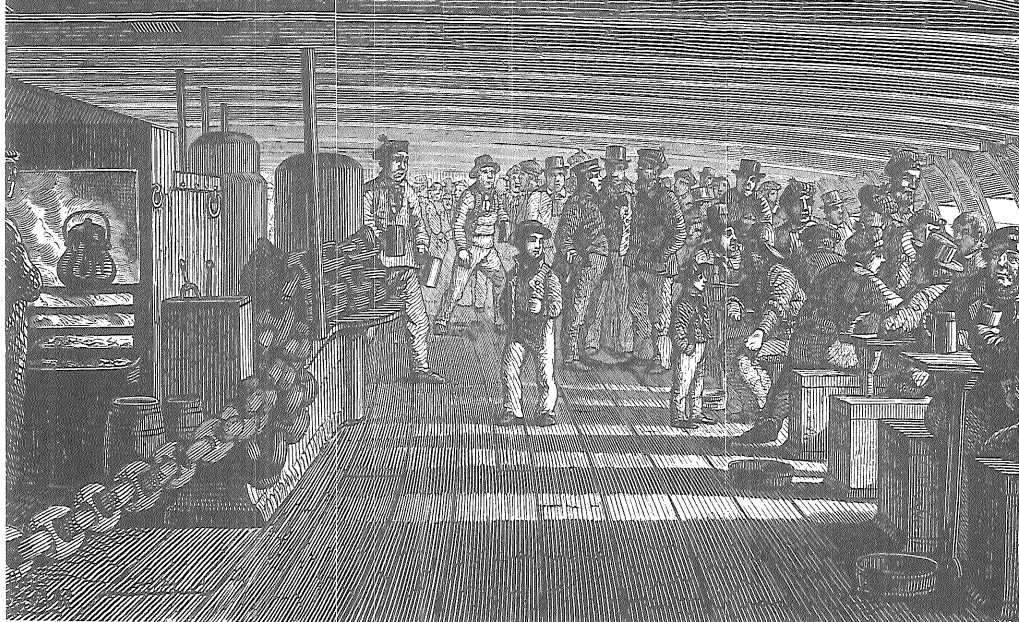
I 1600-årene blev hængekøjer indført i de andre europæiske landes orlogsflåder og i kompagniskibene. Det er svært at angive nøjagtige årstal. I den svenske flåde blev de først brugt så sent som i 1676, i Danmark noget tidligere.

Betegnelsen for dem er på hollandsk *hangmat*, på tysk *Hängematte*, på svensk *hängmatte*, *hängkøj*, på fransk *branle*, *hamac*. På dansk brugtes i ældre tid mest *hængemätte* eller *-matte*, efter ca. 1750 *hængekøje*.

Materialet til hængekøjerne var hvidt eller brunligt sejldug eller groft lærred. Det blev skåret i rektangulære stykker, der i kanterne blev sikret med et lig (=indsyet line). Standardstørrelsen i de forskellige marinere synes op igennem tiden at have været 6 x 3 fod, dvs. ca. 195 x 98 cm. Danske hængekøjer målte i 1839 3 x 2 alen (188 x 126 cm). Langsiderne kunne være pyntet med en række lange frynser, som det ses på den hollandske admiral Cornelis de Witts køje fra 1667 i Rijksmuseum i Amsterdam, - vist den ældste bevarede af den slags. Ved kortenderne var anbragt tværholter (*skærtræer*) for at spille dem ud, og igennem en række huller i disse gik flere *skærliner* af ens længde til ophængningen i form af en hanefod, endende i en kovs. I hver kovs var anbragt et stjærtov, der blev brugt til at hænge køjen op, som en beskrivelse fra danske orlogsskibe lyder ca. 1780. I engelske hængekøjer var der ikke en kovs men et stort øje, og der var ikke skærtræer, da disse var for brede, men skærlinerne gik igennem en række med sejlgarnssyning forstærkede huller i kortsiderne.

Som køjetøj brugtes foruden en smal madras et tæppe (køjedækken) og en pude, kaldet muleposen, enten stoppet med krølhår eller med gastens tøj i. En ransel kunne også tjene som pude.

Hængekøjerne blev ophængt langs kibs, ikke tværskibs, i kroge eller klamper i dæksbjælkerne på banjerne og ofte også på batteridækket. For at enhver kunne finde sine kroge i virvarret, havde køjerne påmalede numre, som svarede til numre på krogene og til gasternes eget nummer. På grund af de mange mennesker, der skulle anbringes, hang køjerne tæt ved siden af hinanden. I 1769 siges, at den største bredde pr. mand i den engelske flåde var fra mellem 36 til 51 cm. I 1783 blev den nedsat til 36 cm, hvilket ikke var meget for et voksent menneske. Man ordnede det da i praksis således, at hveranden køje tilhørte én af den ene vagt, og hveranden én af den anden vagt, så der i virkeligheden blev næsten den dobbelte bredde til hver. På danske orlogsskibe var bredden 1839 sat til godt 39 cm.



Interiør 1861 af batteri- eller kanondækket på det danske orlogsskib »Dronning Marie«, bygget 1824 og efter 1857 oplagt som logisskib. T.v. kabyssen med åben ild ved siden af den svære ankerkætting, t.h. orlogsgasterne ved skafningen, siddende på kistebænke ved faste borde, hvor i sin tid kanonerne stod i deres rapperter. På dørken spyttebakker. Under dette dæk befinder banjerdækket sig med plads til de ophængte hængekøjer. - Træsnit efter C. Neumann i Ill. Tidende II (1860-61).

*Interior, 1861, of the gundeck on board the Danish man-of-war »Dronning Marie«, built in 1824 and after 1857 used as receiving and lodging ship. Left the galley, right the crew messing at fixed tables, sitting on bench lockers.*

Undertiden kunne køjerne hænge i to rækker under hinanden. Der- ved blev det yderst vanskeligt at passere hen ad dækket under dem uden at kravle. Dækshøjden var i forvejen meget lav. Man kan let tænke sig, hvor tyk og iltfattig luften blev, og hvor mange menneskelige dunster der var i de dårligt ventilerede rum med hundreder af sovende.

Det krævede en særlig teknik at komme op i køjerne. Man skulle helst have en balje ell.lign. at stå på, så man med hver hånd kunne gribe fat i en krog, hvorefter man svang kroppen op i en elegant bue. Køjen havde dog altid en tilbøjelighed til at smutte væk under én, så man i stedet for faldt på dørken med et brag. Ikke altid lige morsom var den spøg, som nogle af kammeraterne morede sig med, nemlig at løse knoben i fodenden, så køjen og den sovende mand drattede ned, hvad der kunne være meget farligt.

Når man først lå i køjen, var det en herlig fornemmelse. Køjerne, der

nemt kunne luftes og renholdes, ligesom åndede under én. De svang langsomt i takt efter skibets bevægelser - eller rettere sagt: de hang roligt, så man ikke forstyrredes af søgangen. Værst var den knapt tilmålte plads i bredden. Når én vendte sig, mærkede hele rækken det. Ellers var hængekøjen et ideelt sovested, sundt, luftigt og bekvemt. Som det er sagt af en gast på fregatten »Jylland«: »Den rigtige marinekøje er, som fuldendt hvilested, verdens herligste leje, understøtter alle legemets dele, lader alle tværskibs bevægelser eller skibets rullen uanset og bevæger sig blødt, når skibet stikker næsen i høj sø, - vugger sin mand ind i Morfei arme«. Den gav dog ikke som standkøjen noget privatliv.

For at opretholde renligheden var det forbudt at lægge sig i sit arbejdstøj, specielt når det var vådt. Al urenlighed, utøj, fnat o.lgn. var bandlyst. Når vejret tillod det, blev køjerne hyppigt taget på dæk, skuret og luftet.

I koldt vejr kunne det være svært at holde varmen i sejldugskøjen. Til gengæld var den en hel stegepande i tropene.

Om morgenen blev hængekøjerne på kommando surret, hvilket krævede øvelse og håndlag, da det skulle gå hurtigt, og da køjen ikke måtte fylde ret meget. De surrede, pøselignende køjer blev stuvet på skrå i tætte lag ved og over hinanden i *finkenettet*, dvs. en slags kasser, oprindelig et net mellem jernseptre oven på lønningen, styrbords side til kongens kvarter (vagt), bagbords til dronningens. Hver mands køje havde sin bestemte plads. Når de var stuvet, blev der lagt et tjæret eller malet finkenetklæde af sejldug derover til beskyttelse mod væde. Finkenettens kompakte lag af køjer udgjorde et godt brystværn for folk på dæk mod geværkugler i kamp. Om aftenen blev køjerne atter taget ud af finkenettet og slynget op på banjerne. At de var bortstuvet om dagen, betød for frivagten, at folkene ikke havde noget sted at sove hele dagen, bortset fra på den bare dørk. Resultatet var derfor, at de ikke fik den søvn i køjen, de havde brug for. Hveranden nat havde de otte timer i køjen, men i de andre nætter kun fire timer. På et handelsskib kunne sømanden lægge sig i sin faste køje, men det kunne gasterne på et orlogsskib ikke.

*Finkenet* (fra hollandsk *vinkenet*, som vist simpelthen betyder net til at fange (bogfinker i; engelsk *nettings*) synes at være kommet i brug kort før 1700. De var oprindelig en slags barrikadenet, fyldt med korksmuld, kasseret tovværk, hår, gamle sejl, uldsække osv. for at beskytte mandskabet mod kugler. Før 1720 fandt man ud af, at hængekøjerne stuvet i finkenettene gav et langt bedre værn, og samtidig løste man det påtrængende »garderobe«-problem på de overbemandede skibe. Finkenettet erstattede det såkaldte *skanseklæde*, et bredt stykke klæde

eller sejldug, dekoreret i nationalfarverne eller med våbenskjolde. Det blev anbragt rundt om skibet over lønningen og tjente til at skjule mandskabet på dækket for fjenden, men noget reelt værn var det ikke mod kugler og håndgranater. I middelalderen havde det delvis kunnet værne mod pileskud. Selvom skanseklædet blev erstattet med det langt mere effektive finkenet, bibeholdt man det dog som pynt på finkenettets yderside helt op til efter 1800. - På samme måde var mersene forøvrigt omgivet af merseklæder.

I vore dage bliver hængekøjer kun brugt på skoleskibe med sejl, og ikke i orlogsskibe, hvor hver mand har sin standkøje.

På handelsskibe hører man sjældent om brug af hængekøjer. Det er en undtagelse, at man på den danske brig »Ida« i 1862 foruden de faste køjer også havde ophængt hængekøjer. På hvalfangere med stor besætning kunne der af og til også bruges hængekøjer i 1800-årene.

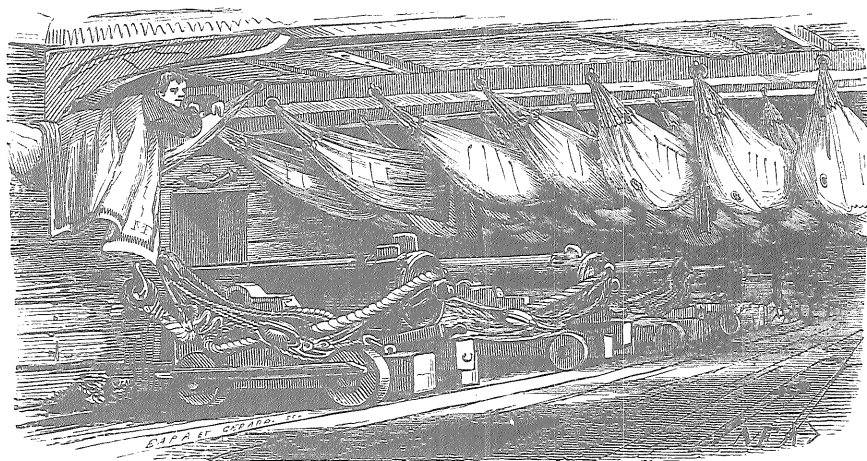
### *Udstyr: skibskiste*

Vi har allerede omtalt, at sømanden selv måtte medbringe sit køjetøj, inklusive madrassen. Han måtte også have sit eget arbejdstøj og olietøj og selvfølgelig det personlige landgangstøj med, og han måtte sørge for sine egne skaffegrejer og vaskegrejer. Dette gjaldt specielt koffardiskibene, men det varede i virkeligheden længe, inden man på orlogsskibene gik over til at udlevere køjetøj, uniform, skaffetøj og vaskegrejer gratis.

Skibskister kendes langt tilbage i tiden. Vikingerne havde deres *sviptikista* (mindre kiste, let at flytte), og i middelalderen nævner Valdemar Sejrs Jyske Lov 1241 sømandens *kistæ*. 1255 tales om venetianske søfolks *cassettes*, og 1378 om en lybsk bergenfarers *schipkiste*. 1540 har en engelsk kvartermester *a shyppe chest*, og 1595 bliver en hollandsk ostindiematros begravet i sin *scheepskist*, ligesom en fransk orlogsgast på samme tid begravedes i sin *coffre*. Den var af træ og betrukket med læder.

Ved siden af skibskisterne brugtes op i 1600-årene også tønder, tit med lås for, til folkenes ejendele. De var med deres runde sider måske lidt vanskelige at stuve, men de var lette at transportere, da de kunne rulles.

I vraget af det svenske regalskib »Wasa«, sunket 1628, fandt man på batteridækkene både tønder, skrin og kister med indhold, - de sidste korte, men ret høje, af eg, med fladt låg og med lås, men uden håndgreb og uden spor af bemaling. Fra 1700-årene haves flere skibskister beva-



Batteridæk på fransk orlogsskib ca. 1840. Hængekøjerne er anbragt tæt ved siden af hinanden i flere rækker under dæksbjælkerne i det lave rum, hvor der lige er plads til kanoerne. Kanonportene er lukkede, og man kan let forestille sig, hvilken tyk og ilde luft der har været. - Træsnit efter Morel-Fatio i E. Pacini: *La Marine* (Paris 1844).

*The gundeck of a French man-of-war about 1840. Over the long row of guns hammocks are slung closely beside each other in the thick and foul smelling air of the low room.*

ret. De ældste har som kister i land lige sider, svagt buet eller fladt låg, mange smukke beslag, låsetøj, jernhåndtag i kortsiderne og læddike (lille rum) i siden indvendig. Låget er også ofte dekoreret på undersiden. Men i hvert fald i 1710 finder vi på et dansk orlogsskib kisten i den form, der efterhånden skulle blive den typiske maritime, nemlig med nedadtil udfaldende skrå sider, så bunden var bredere end låget, hvorved kisten stod bedre fast under skibets bevægelser. Ofte blev den dog surret til ringe eller træklamper i dørken. Typen går måske tilbage til 1600-årene, uden at det kan bevises. Ganske vist fandtes der også kister, hvor bunden var smallere end låget, som det sås, da vraget af orlogsskibet »Lossen«, sunket 1717 på den norske kyst, blev undersøgt. De er formodentlig simpelthen kister »fra land«. Efterhånden, ca. 1720-40, blev de skråvæggede kister med bredere bund dog almindelige. Men selv efter 1850 eksisterede en del kister med lige sider.

Da der på orlogsskibene var så dårlig plads, blev kisternes størrelse skåret ned til nogle små firkantede skrin med kvadratisk låg. Undertiden skulle to-tre gaster enes om én kiste, men 1826 blev fælleskister for én bakke (à ti mand) indført i den danske flåde, de såkaldte *bakskister* eller *kistebænke*.

I 1800-årene gjorde en vis standardisering af kisterne sig gældende i størrelse og form. Skal vi beskrive den for os typiske skibskiste, som den forekom i tiden efter 1800-50, kan vi gøre det på følgende måde: Langsiderne, der var kunstfærdigt sinket sammen, så kisten var absolut vandtæt, var let skrånende ned mod bunden. Kortsiderne var dog ofte lodrette. Forneden sad en fodliste. Under bunden, der for tæthedens skyld var kultjæret, var der et par revler, lange trælister, under for- og bagsiden, så den ikke stod direkte på den ofte våde dørk, og tillige stod bedre fast. I kortsiderne var der et smedejerns håndtag, på forsiden lås med låseblæk. Det flade låg sprang lidt frem over siderne og var fæstnet med solide, ofte ornamenterede hængselbeslag.

Indvendig i kisten var der - hyppigst i venstre side foroven - indtappet en *læddike*, et lille, 10-15 cm dybt rum med klappelåg til småsager. Undertiden var der en træplade til at lægge ind for at skille de grovere fra de finere udstyrsting. Tysken- eller tviskendæk kaldtes den (= mellem-dæk). Et stykke sejldug kunne gøre samme nytte.

Materialet til kisten var som regel fyr - måske amerikansk pitchpine - skåret i op til 1 tomme tykke, brede bord, men de kostbarere kunne være af eg, hvis de da ikke var lavet af mahogni, teak eller amerikansk valnød (*hickory*) og erhvervet udenlands. Populære var de duftende kamfertræskister, købt i Kina og forsynet med blanke messingbeslag og -hjørner.

Det var mest fagfolk, der lavede de stabile kister: den hjemlige snedker, hvis han var god nok, eller skibstømmermanden. Kammeraterne morede sig gerne, hvis én kom med en hjemmesnedkereret kiste eller en bondekarlekiste med buet låg, men også hvis kisten var altfor fin og pralende, f.eks. med blomstermaleri og kruseduller, som ejeren ikke selv havde malet. Der var visse maritime normer, som man ikke måtte afvige fra. Lykkelig var den fattige skibsdreng, der kunne arve sin fars eller en anden gammel sømands kiste, til hvilken der selvfølgelig mentes at knytte sig mange eventyrlige minder.

Normalt var kisten umalet fra først af, så folkene selv kunne male den. Farven kunne være vidt forskellig, lige fra blankskrabede, olierede eller ferniserede i træets egen farve til egeåring eller brogede oliefarver: hvidt, brunt, gult, grønt, sort, rødt. En altfor skinnende farve var dog ikke altid sagen, så derfor skurede folkene ofte glansen af den. Typisk for både danske og fremmede kister var det, at låget var sort, siderne æblegrønne og indersiden rosa, men der findes mange varianter, f.eks. brunt låg udvendig og hvidt, gråt eller umalet indvendig. Fodlisten kunne ofte være sortmalet, og læddiken kunne være blå, hvid, gul. Gamle søfolk brød sig ikke om sortmalede skibskister, der mindede





Kamfertræsskibskiste, købt i Kina omkr. 1830 af Peter Jeppesen («Peter Kinafarer»). Med skrå sider og messingbeslag, håndtagene dog erstattet af bronze-dito. Låget måler 98 x 41 x 6 cm. Læddiker i begge sider og langs bagsiden. Tilhører museumsdirektør Knud Klem (familieej).

*Seachest of camphor-wood, bought by a Danish sailor in China about 1830. With brass mountings and three inserted boxes.*

dem om sorg og død. Brun eller grøn farve var bedre. En speciel tradition ville vide, at kun en fuldbefaren havde ret til at male sin kiste blå.

Kistens størrelse var nogenlunde - men også kun nogenlunde - standardiseret, da den jo skulle stå sammen med andre i lukafet. Højden var bekvem siddehøjde, ca. 40-50 cm, den største længde (i bunden) vekslede mellem ca. 90-100 cm, dog med enkelte helt oppe på 110-118 cm. Kisternes største bredde var normalt 45-50 cm, dog med ekstremer mellem 35 og 60 cm.

Det var enhver håndsnild sømands drøm at pynte sin skibskiste, og derfor gik en god del af frivagten hertil. Som regel blev de kedelige jern-

håndtag afløst af kunstfærdige sjækler, knyttet og knobet med forskellige knob, belagt med plattinger og fæstnet i solide, fastskruede træklodser, udskåret med ornamenter og malet i forskellige farver. Låget blev overtrukket med sortmalet sejldug, af og til voksdug, fæstnet med pyntelige messingsøm og udfrynset og flettet kunstfærdigt i kanterne. På nogle låg var der malet et skakbræt, så man kunne benytte det til et parti skak eller dam. På kistens yderside malede ejermændens navn eller initialer og undertiden årstal med smukke bogstaver og tal i pyntelige ornamenter, eller han satte en plade på låget. Nøgleskilt og beslag kunne males gule eller sorte eller erstattes af finere beslag af blankpudset messing eller udskåret træ.

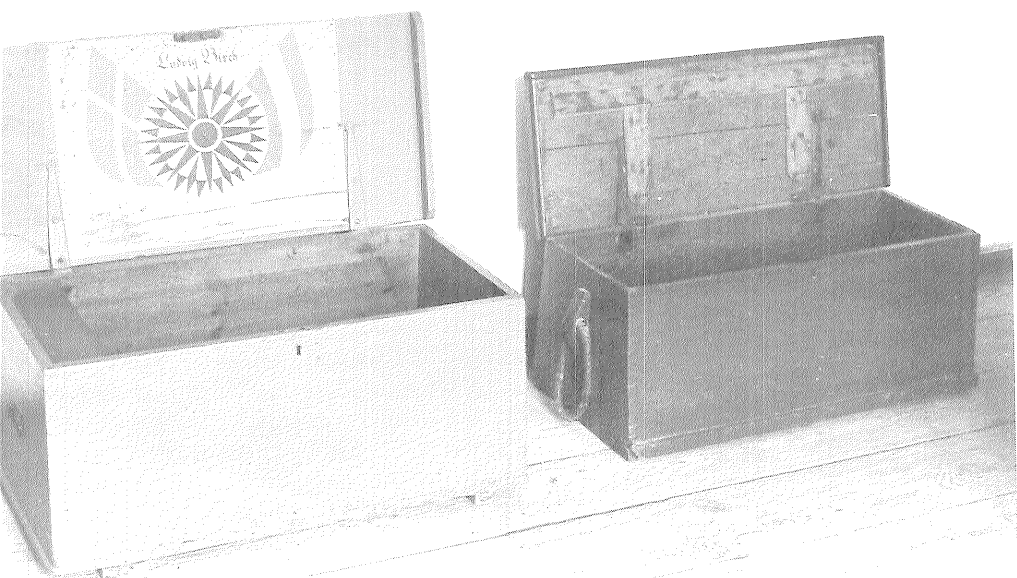
Havde man mekanisk snilde, kunne man indsætte en lille klokke i låget eller låsen (*tell-tale lock*), som ringede, når låget åbnedes eller nøglen drejedes rundt, for vel var det ganske imod søens etikette at låse sin kiste, men det var dog rart at kunne høre, om nogen alligevel gik i den trods søens uskrevne love om ærlighed og kammeratskab.

En sjælden gang kunne læddiken have dobbelt bund med hemmeligt rum i. Den lukkedes med en »spansk lås«, et løst søm, som sad skjult på kistens bagside.

Mest blev der gjort ud af indersiden i låget. I ældre tid klistrede sømanden ofte kistebilleder ind - nogle enkelte af disse godtkøbs skillingsblade er bevaret - men ellers tumlede hans pensel sig af hjertens lyst med farver, han »lånte« fra skibets malerbøtter. Ofte så man et maleri af skibet for fulde sejl, undertiden på sejldug og indsat i ramme, tit omgivet af korslagte eller smukt ordnede flagtrofæer, foruden hjemlandets flag også flag fra de lande, rejsen var gået til, kongekrone og måske et velment kongeportræt eller -monogram, våbenskjolde, kompasrose eller rat, tovværkskrans eller blomstermotiver, stjerner, hjerter, ankre, symbolske og allegoriske motiver, meget mindende om tatoveringsmønstre: tro, håb og kærlighed, to hænder der omslutter hinanden (*hands across the ocean*) osv. Der kunne være indskrifter som: Gud bevare din færd på de farlige veje! eller: Lykkelig rejse! Måske også *No admittance!* (ingen adgang) på læddikens låg.

Nogle indsatte en ekstra læddike i modsatte kisteside eller indbyggede små skuffer langs bageste langside.

Kisten var sømandens eneste private stykke møbel ombord. Den indeholdt det meste af hans udstyr og tillige hans private småejendele af brugsmæssig og affektionsmæssig karakter. At pakke sine ting i den, så det hele kunne være der, var en kunst. Her måtte foruden f.eks. være plads til de grovere ting: støvler og sko, olietøj, arbejdstøj. Derover undertøj og øverst skjorter og landgangstøj. I læddiken, der var søman-



To af Handels- og Søfartsmuseets skibskister. T.v. en normal, fra ca. 1870, udvendig grøn, indvendig umalet, læddikelåget dog blåt. I låget en kunstfærdig kompasrose, omgivet af dannebrog og hollandsk flag med ejerens navn: Ludvig Birch. T.h. en »nyhavnskiste« - måske fra 1880'erne - af mindre størrelse og simplere udførelse. F.eks. er den sømmet sammen af tynde brædder og ikke sinket, og læddiken mangler. Udvendig er den mørkegrøn, indvendig umalet. Ejeren, sømand Jørgen Hansen, f. 1853 på Sejrhø, har sat gode håndtag på. En sådan kiste kunne gå gennem de smalle døre til dampskibslukafet.

*Left a typical, solid seachest from about 1870, with decoration and name, and an inserted box at the left side. Right a simpler and cheaper one, possible from the 1880's, made of inferior material and small enough to pass through the narrow fo'c'sle doors on steamships.*

dens skatkiste, lå sygrejer, toiletartikler, bibel og salmebog, fotografier af familie og venner, papirer, breve og måske en dagbog, skrivetøj, penge.

Med alt dette indhold kunne man nok forstå, at den i sig selv tunge kiste blev svær at tage på skulderen og bæres af sømanden selv. I reglen var der da også to til at bære den, og når man skulle ombord, fik man gerne en havnesjover til at læsse den på en trækvogn og køre den til skibet. Madrassen blev i reglen surret ovenpå, mens sømanden selv bar køjesækken.

Hurtigt blev der et værre roderi i kisten, når man i en fart, ofte i hel- eller halvmørke, skulle finde et par støvler eller en busseronne frem. Folkene fik derfor gerne en frieftermiddag om ugen - helst lørdag eller søndag - til at bringe orden i kistens indhold og til at vaske tøjet og lappe det. Det var det, man kaldte *kistefornøjelse*. Samtidig gav man sig tid til at repetere brevene hjemmefra og se på de kæres portrætter.

Skibskisterne var dog, som allerede nævnt, mere end blot opbevaringsmøbler. De var under forholdene i høj grad velegnede brugsgenstande med flere muligheder, idet de ved siden af tjente til at sidde på og til at slange sig, dvs. ligge påklædt og hvile sig. Meget tit skaffede man på dem, idet man sad overskrævs på dem og brugte dem som bord. Takket være sejdugsbetrækket stod skaffegrejene fast på låget.

Også *officererne* havde deres skibskister, og en del ældre af dem er bevaret til vore dage som f.eks. den svenske admiral Klas Kristerson Horns (kendt fra den nordiske syvårskrig 1563ff.). Det er meget store kister med buede låg, mange beslag og låse, pragtfulde udskæringer og stafferinger, og indvendig mange skuffer. Ofte var de læderbetrukne. De var selvfølgelig beregnet til at stå i en forholdsvis rummelig kahyt og til at indeholde standsmæssigt udstyr.

Flere enklere *kaptajnskister* kendes fra 1700-årene. Nogle af dem er beklædt med presset læder og har fine messingsøm og beslag. De ældre har buet låg, de yngre ligner mere de sædvanlige sømandskister, selv om de var større, med fladt låg, fint låseblik og korte ben. De var ofte lavet af ædle træsorter, teak, kamfertræ o.lgn. Jævnere skipperes kister var næppe til at skelne fra deres mandskabs.

Det skal lige nævnes, at skibslægerne havde deres *medicinkister*, firkantede kasser med mange små afdelinger og skuffer til medicinflasker, pulvere, bind, instrumenter o.lgn.

#### *Udstyr: nyhavnskiste og kuffert*

Da dampskibene slog sejlskibene ud, svandt kisternes funktion og samtidig deres kvalitet. Typisk er i den forbindelse den forringede type, man her i Danmark kalder *nyhavnskisten*, fordi den specielt solgtes, vist fra ca. 1880 til 1920, af skibshandlerne i Nyhavn. De var mindre end de normale kister (ca. 72 cm lange, 37 brede og 41 høje), hvorfor de egnede sig til at bakses ind gennem de snævre døre til dampskibenes folkelukaf. De havde skrå eller lige sider og var bygget af billige, høvlede og pløjede 3/8-7/8" brædder. De var grønmaledede med sort låg. Hængsler og håndtag var simple og af jern. Der var en spinkel lås, men ingen læddike - småtingene måtte bevares i f.eks. en løs cigarkasse.



Portsmouth havn ca. 1790, visende orlogsgasternes afsked før afsejlingen. T.v. bærer en sømand med skørtebukser sin officers kuffert på skulderen, og t.h. vandrer to gaster afsted med deres køjesæk på hovedet og på skulderen. Udsnit af satirisk stik af Thomas Rowlandson.

*Portsmouth harbour about 1790, showing the tars' departure. One sailor is carrying an officer's trunk, two others their clothes' bags. From a satirical etching by Thomas Rowlandson.*

Kort sagt, den var et iøjnefaldende tilbageskridt i gedigenhed.

Men allerede før 1900 var mange søfolk gået over til at bruge deres køjesæk i stedet for kisten, hvad der senere skal berettes om. Efterhånden var der næsten ingen skibskister tilbage. Foruden køjesækken overtog papæsker, bylter og *kufferter* deres rolle. Tidligere ville en sømand, der mødte op med en kuffert, være blevet gjort fuldstændig til grin af kammeraterne, fordi en kuffert ikke indgik i begrebet »søens stil«. Men med de stadig voksende gode forhold ombord, med bedre plads, enkelt- eller dobbeltkamre, med rigtige senge og skabe, messer med borde og stole, var der ikke behov for skibskisten, som bare tog plads op. Her var en håndkuffert langt at foretrække.

Helt ukendt havde kufferter ikke været i ældre tid, dog ikke til sø-

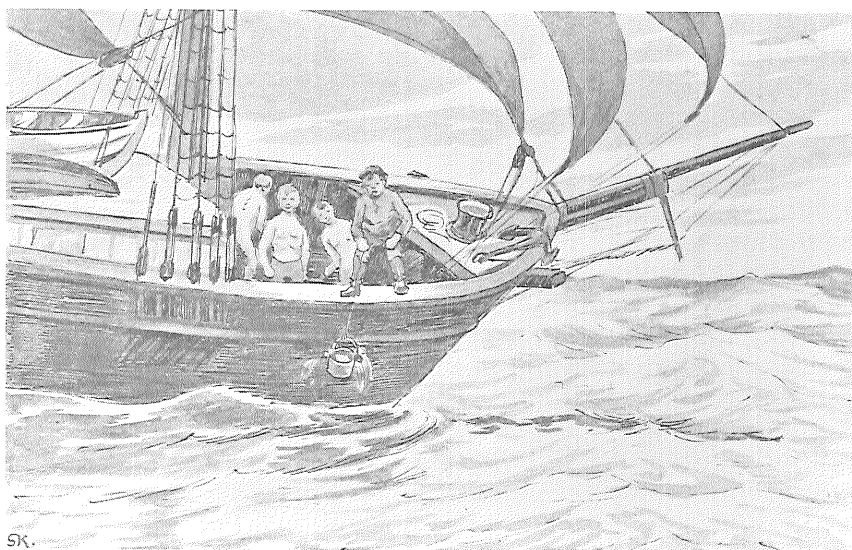
folks brug. 1759 efterlod den afdøde skibspræst P. Lysgaard på ostindiefareren »Kongen af Danmark« en sælskindskuffert og en gammel kuffert med bøger, og i 1804 havde skibsassistent Selmer på ostindiefareren »Holsten« en engelsk læderkuffert, vurderet til den forbløffende høje sum af 6 rdl. og 2 mark. Hvilken form sådanne kufferter havde, vides ikke. Det var et problem, da en skibsdreng på et åbenråskib i 1854 af sine forældre fik tilsendt en kuffert, for den var der slet ikke plads til ombord. Men 50 år senere var billedet vendt om. Sydfynske skibsdrenge kunne nu møde op med små kufferter. En dansk sømand købte i 1904 i New York en flot kuffert til sit fine tøj, som han ikke ville krølle i sin køjesæk. I den 3-mastede skonnert »Valkyr« af Göteborg havde mandskabet i 1916 en broget blanding af kufferter og kister, og 1930 var der praktisk talt ikke længere skibskister i brug. I begyndelsen af 1900-årene sagde bådsmanden på et tysk skib, da han første gang så en matros komme ombord med sin kuffert: »Hvad vil den præst her ombord?«, men i 1920'erne fik en svensk sømand, der mødte op med sin kiste, følgende replik: »Det hus må du sætte ud i forpikken (forskibsrum), for her er der ikke plads til det«.

Ofte var det nogle sølle bulede og opblødte papkufferter, folkene kom anstigende med, men andre købte dyre og dejlig solide kufferter i fremmede lande. USA havde pragtfulde kufferter, og i Hongkong kunne man få en særlig slags læderkuffert, som kunne udvides i siderne, hvor der var ekstra tasker. Stærke remme holdt sammen om den tunge kuffert, der følte som en god erstatning for den gamle, besværlige, men så ægte maritime kiste.

### *Udstyr: søsæk og køjesæk*

Selv om sømanden og hans skibskiste hørte sammen og har en lang historie, må vi ikke glemme, at man på overfyldte skibe ikke altid har kunnet tillade brugen af den, fordi den fyldte for meget. Vi må tro, at søfolkene kun modstræbende har fundet sig i at undvære deres kiste og i stedet for bruge en sæk til deres tøj.

Vi har tidligere omtalt den bolstersæk (bulsæk), indeholdende madrasser, tæppe og hovedpude, som søfolk i ældre tid medførte, anbragte på dørken og sov på, før køjer og hængekøjer blev indført. Deres tøj har de enten haft i skibskisten eller i en søsæk. I 1576 nævnes fra et hollandsk skib, at en tysk sømand havde en *kiste* og en anden en *sack*. 1609 forbødes det bådsmandene (=matroserne) i den danske flåde at medtage kister eller tønder, selvfølgelig på grund af pladsmangel, »men



SK.

Renligheden stod ikke lige højt på alle skibe, men i varmere egne var det fristende at tage en svømmetur eller få et par pøse saltvand over hovedet, som billedet viser. Tegning af Sverrer Knudsen i Did. H. Brochmann: Opsang fra seilskibstiden (Kristiania 1916).

*Normally sailors were not fond of washing themselves in the unpleasant salt water, but in hot zones they liked to have a shower from a bucketful thrown over their head.*

alene efter gammel skibsbrug en bylt til at gemme deres klæder i«. Denne bylt må være den søsæk, de normalt havde deres tøj i, når skibskister var forbudt, og den må have været kendt langt tilbage i tiden. I andre landes marinere var det ligesådan. I den venetianske flåde forbødes skibskister i 1255, og folkenes tøj opbevaredes i sække. År 1700 avtererede en skibshandler i Portsmouth med *canvas bags* (sejldugssække), og på James Cooks ekspeditionsskib »Resolution« blev der i 1772 brugt lignende sække, ca. én yard (91 cm) lange, til folkenes udstyr, da der ikke kunne medtages skibskister. På hollandske orlogsskibe indførte man før 1784 en slags *vadsække* af læder, 76 cm lange, 23 høje og 23 brede, til folkenes tøj. I 1780'erne påbød man i den danske orlogsmarine *ransler*, beskrevet som firkantede kasser, betrukket med sejldug, der dannede ligesom et låg, som kunne snøres sammen på midten. De kunne rumme det meste af gastens tøj og skulle samtidig tjene som hovedpude i hængekøjen. Øjensynlig var de en afløser af både folkenes skibskister og sække. Disse sidste, kaldet »muleposer«, eksi-

sterede dog endnu i 1807, og 1826 omtales runde ravndugsposer, som må have været søsække. 1837 tales der igen om indførelse af ransler. Det er ikke nemt at vide, hvorfor det tilsyneladende gik så trægt med at få ranslerne indført. De har næppe været populære.

Hvor svært, ja nærmest umuligt det overalt var at fordrive de kære skibskister, som de indkaldte gaster jo var vant til, idet de alle havde sejlet i handelsmarinen, viser et eksempel fra den amerikanske flåde, hvor det så sent som 1870 blev forbudt at medtage dem. Man havde værsgo at bruge den *clothes bag* (sæk til tøj), som forlængst var påbudt - den nævnes bl.a. 1843 - men som øjensynlig ikke var trængt igennem.

I løbet af 1800-årene fik søsækken på koffardiskibene, hvor man jo havde beholdt skibskisterne, det specielle navn *køjesæk*, fordi man i den først og fremmest opbevarede sit køjetøj: tæppe, lagen, pude og betræk. Samtidig lagde man ofte det grovere udstyr, som der ikke altid var plads til i skibskisten, deri, f.eks. søstøvler og olietøj. Det var altid en kunst at pakke køjesækken rigtigt, så den ikke bulede ud på de forkerte steder, men beholdt en glat, pøselignende form. Her kunne også sømandens værktøjspose med merlespir, fid, pren, klædekølle, seilmagerhandske, fedthorn osv. få plads.

Disse køjesække var som regel af sejldug, af snehvidt bomuldsstof eller af vandtæt hampedug i brunlig eller grønlig farve, men der træffes i ældre tid også sække af skind. Omkring 1900 kunne de være af olietøj.

Mange sømænd kunne selv sy deres sæk. Bunden var dobbelt, cirkelrund og flad, og sækken var cylinderformet. I kanten af bunden kunne der være en sidering af tovværk. Længden kunne variere, men holdt sig normalt på ca. en meter. For engelske køjesække nævnes omkring 1900 en længde på 122 cm; en mindre type var på 91 cm med en diameter på 36 cm. Foroven var der rundt om kanten slået ialt otte huller, forede med syning eller messingringe, de såkaldte pariseringe. Når sækken skulle lukkes, stak man messingbolten i en bøjlelås (sækkelås) gennem alle hullerne. I den ene ende af bolten var et hul til at anbringe en lille hængelås i. Metalbøjlen tjente som håndtag. Under bunden var der en stærk sejldugsstrop som håndtag. Det kunne også være af en stump tovværk, klædt med svineryg eller katning. Sækken blev båret vandret over skulderen. Sømanden pyntede gerne sækken ved at male sit navn på, eller initialer, årstal, flag over kors, skibe, anker eller andre tatoveringsmønstre. I bunden kunne han male en stjerne. Sækkelåsen kunne klædes med plating i forskellig farve.

Allerede fra 1860'erne hører man, at der var flere søfolk, som afskaffede deres kister og gik over til kun at bruge en køjesæk til deres ting, måske fordi de havde lært det under deres orlogstjeneste. Især blandt



amerikanske søfolk blev det almindeligt, og moden greb over på andre nationers skibe. Nogle begrundede det med, at kisterne var uhåndterlige, når de skulle skifte skib, andre fremførte, at hvis de ville rømme, kunne de ikke tage kisten med, men nok sækken. En af grundene var vel nok, at der efterhånden kom bedre indkvarteringsmuligheder ombord, bl.a. med flere skabe til at stuve tingene i. Efter 1900 blev det simpelthen sådan, at en langfarer, en *outwardbounder*, kunne kendes på, at han nøjedes med sin sæk, mens folk i kortere fart holdt sig til kisterne.

### *Vask og renlighed*

Normalt var folk på landjorden ikke overdrevent renlige i ældre tid, og det er ikke noget under, at søfolkene heller ikke var det. Vaskerum og rindende vand fandtes ikke, og ferskvandet, som man med så stort besvær bragte med, var til at drikke og lave mad af og ikke til at ødsle på krops- endsige da tøjvask. Det var meget sjældent, at der kunne blive en lille sjat ferskvand til at vaske sig i, og i så fald måtte flere bruge samme vand efter rang og stand. Tilmed var det skik, at man efter brugen spyttede i vandet, før det gik videre til den næste. Efter gammel tro ville spytklatten afværge skade for ham. Kun ved en god troperegn, hvor man stoppede spygatterne og samlede ferskvandet på dæk, kunne man få vasket snavs og salt af huden og af tøjet. Vask i en pøs saltvand var ikke effektiv eller behagelig, og i storm var al vask umulig. Sømænd, der gik rundt Kap Horn, påstod, at man syd for den 50. breddegrad ikke vaskede sig, selv om det tog seks uger at komme rundt Hornet. Når nogle ligefrem pralede med, at de aldrig vaskede sig, skete det dog ofte, at sømændene selv holdt justits over en altfor skidden kammerat, og det var heller ikke sjældent, i hvert fald på orlogsskibene, at officererne af sundhedsgrunde kontrollerede renligheden.

Meget sjældent hører man om, at søfolk havde deres eget vaskefad med (nævnes første gang i 1860'erne), og skibet selv havde heller ingen. Derimod omtales allerede i 1600-årene medbragte håndklæder i udstyret. En sæbe, der kunne bruges i forbindelse med saltvand, mente man at have opfundet sidst i 1700-årene, og den blev i form af blød sæbe uddelt til gasterne på den engelske flåde efter 1787, men den duede ikke. Det skulle vare 100 år, inden man fik en nogenlunde effektiv sæbe.

Af nemhedsgrunde lod de fleste hår og skæg stå under rejsen og lod sig først klippe og barbere, når de nærmede sig havn. Kamme var dog det hyppigst forekommende stykke toiletgrej op i tiden, både almindelige

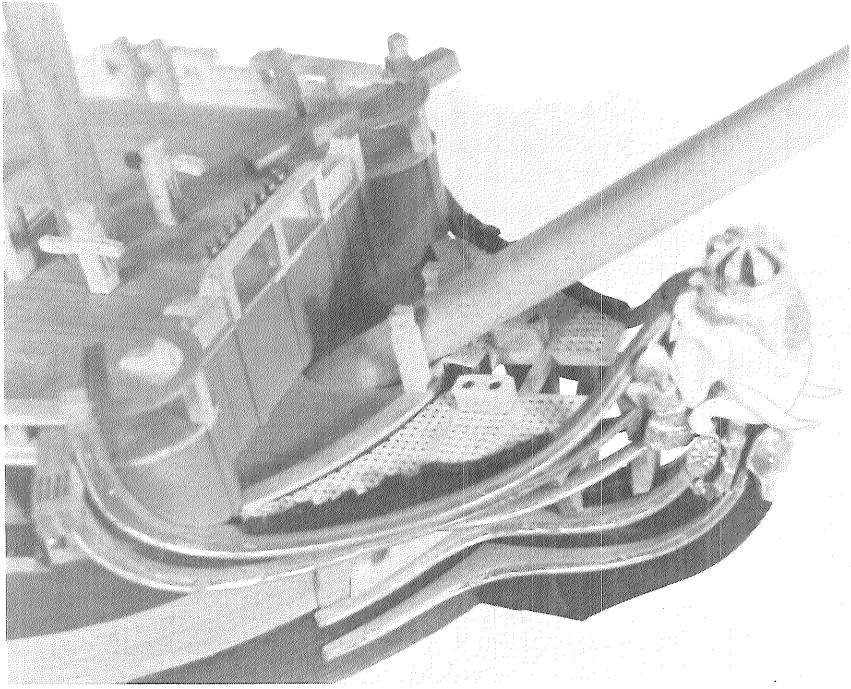
kamme og tættekamme (mod lus). Spejle var sjældne i ældre tid. Dog fandtes et i vraget af »Lossen« (1717). I 1860'erne har vi fundet et barber-spejl omtalt på et engelsk skib.

Med tandbørstning stod det normalt meget dårligt til. Det lyder helt utroligt, at der i vraget af det i 1768 strandede slaveskib »Fredensborg« blev fundet et par tandbørster, for helt op mod år 1875 brugtes de normalt ikke. Tværtimod fremkaldte det kammeraternes hån, hvis én havde en sådan. Skibslæger og fornuftige kaptajner forsøgte at fremme tandplejen, men det varede længe, inden tandbørsten blev anerkendt. På det område synes forøvrigt danske søfolk at have stået langt bagefter f.eks. tyske og franske. Først efter 1900 blev det almindeligt med toilet-poser med tandbørste, spejl, barberkniv osv.

Når man endelig vaskede sig, ansås det mange steder for at stride mod god tone på søen at blotte mere af kroppen end højst nødvendigt. Om det har været en vis form for blufærdighed, eller om der har været overtro med i spillet, kan ikke siges. I hvert fald forklarer det nok, at der af og til i årevis kunne være forklædte kvinder ombord som søfolk, uden at kammeraterne opdagede det.

Der var heller ikke særlig gode bademuligheder, og derfor var det sjældent, man tog bad. Det kunne ske, når dækket var fyldt af ferskvand efter en troperegn. Nogle kunne også føle sig fristede til at overskylle hinanden med pøsefulde af søvand. Undertiden kunne man på orlogsskibe lave en primitiv bruse fra en lille tank med oppumpet vand, hvis man ikke ville have ulejlighed med at rigge et sejldugsbassin op på dækket. At bade fra skibet, f.eks. i vindstille eller under ophold i havn, kunne være farligt, bl.a. på grund af hajer eller giftige fisk, og efter gammel maritim tradition kunne de fleste søfolk ikke svømme, så de måtte i hvert fald have et eller andet som f.eks. en flåde eller et stræktov at holde sig fast i. Under tropernes ulidelige varme var sømanden normalt vældig opsat på at få et forfriskende bad.

Et stort fremskridt var det, at man en sjælden gang lod installere bademuligheder for mandskabet på de store skibe. 1884 kunne fuldskipet »Celtic Monarch« af Liverpool prale med den luksus at have brusebad for folkene, og 4-m. bark »Drumrock«, bygget i Leith 1899, havde et rigtigt baderum. Bark »Atlas« af New York kunne 1902 opvise et rigtigt badekar, - men der var bare ingen, der brugte det. Der var jo ingen muligheder for at få varmt ferskvand. Hamborg-rederiet Laeisz' store sejlskibe fra beg. af 1900-årene var også forsynet med badekar. Da mandskabet heller ikke her ville benytte dem, brugtes de i stedet for til opbevaring af bådsmansgods, hvad der jo ikke var meningen.



Gallionen på det danske orlogsskib »Elephanten«, bygget 1741 på Nyholm, med dobbelt-klosetter på hver side af bowsprydet. De to rundhuse på hjørnerne af forskottet er muligvis toiletter for officererne, svarende til de engelske orlogsskibes »round houses«.

Foto af model under bygning, udført af toldinspektør A. Nissen, Varde, 1980.

*The head of the Danish man-of-war »Elephanten« (1741), showing the latrine boxes for the crew under the bowsprit and the »round houses« for the officers at the corners. From a model under construction.*

### *Toiletforhold*

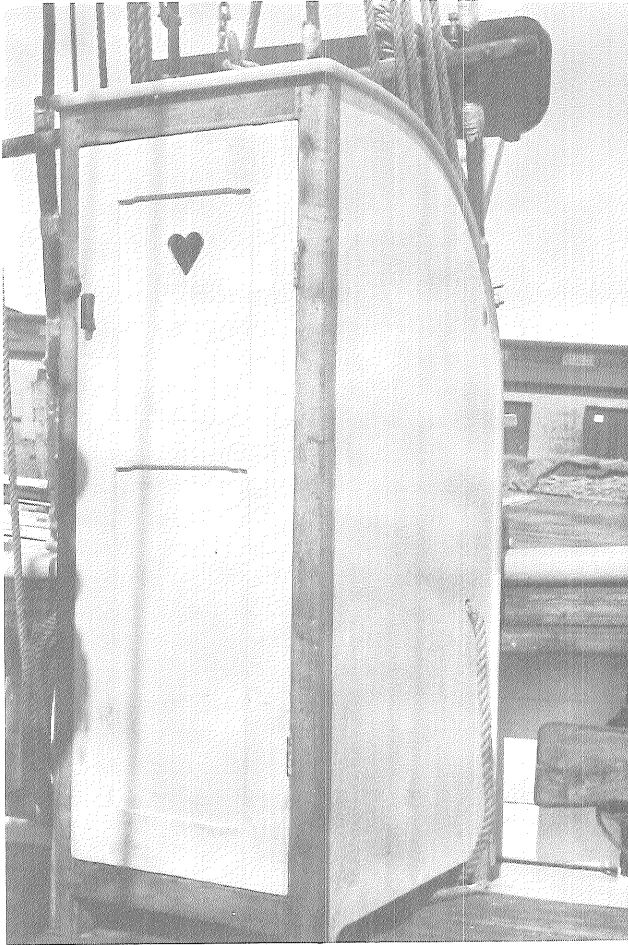
Fra sagaerne ved vi, at søfolkene i vikingetiden forrettede deres nødtørf, både småt og stort, over skibets lønning ud i søen, og det er man faktisk blevet ved med på mindre fartøjer helt op til vor tid. Det var renligt, men i hårdt vejr kunne det både være ubehageligt og farligt, hvorfor man så måtte bruge en pøs, en bøtte, et oversavet ølanker ell. lign. Også denne primitive erstatning for et »hemmeligt sted«, et *lokum*, holdt sig langt op i tiden.

Da de store skibe blev bygget i og efter 1500-årene, måtte man ordne

sig på anden måde for at klare problemet for det talrige mandskab. Til mindre ærinder kunne man bruge de såkaldte *pissebakker* i forstævnen, dvs. ved planker dannede rum omkring ankerklyssene, som var beregnede til at kunne optage snavs og vand fra ankerkablerne, samt regnvandet og saltvand, der kom ind gennem klyssene, og lede det ud gennem spygatter. Senere havde man i forstævnen pissoirer, hvorfra urinen løb ud gennem pisserender af kobber.

*Gallionen*, dvs. udbygningen under bovspydet foran forstævnen på den fremskydende gallion, var i virkeligheden den eneste mulige løsning for at få anbragt toiletterne. Her opsattes flere kasser med lokumsbræt med hul i, placeret enten i rækker eller i hjørner og kroge, som det nu passede sig. Afføringen faldt lige ned i søen. Her på gallionen var friskt og åbent, men også ubehageligt i regnvejr eller om vinteren i frost og slud, især når skibet stampe i søen, og vandet slog op og gennemblødte de siddende. De skulle også holde sig godt fast for ikke at blive skyllet overbord. Forøvrigt måtte folkene ofte stå i kø, da der ikke var tilstrækkelig mange kasser. Det var fristende, især i den bælgmørke nat, hvor enhver tur til gallionen var en ubehagelig og farlig rejse, at komme nemmere om ved det og liste sig til at stille sig ved en kanon, sætte sig i en krog et eller andet sted ombord, f.eks. på banjerdækket, hvor hængekøjerne var ophængt, eller i en opkvejet tovrulle, og håbe på, at ingen bemærkede, at man gjorde sit behov, hvor man ikke måtte. Det var selvfølgelig på det strengeste forbudt. Christian III's artikler for den danske orlogsflåde 1555 truede med alvorlige straffe for at »gøre uhøvisk urent i gallionen eller på galleriet« (hvor officererne havde deres latriner), og det gentoges i de følgende århundreder. Frederik V's søkrigsartikler 1752 sagde: »Ingen må lade sit vand inden borde nogensteds, ej heller besudle kanoner, rapperter, skibsredskaber eller andet«. Straffen var tab af hyre, tamp, kølhaling eller i grove tilfælde døden. 1615 blev skibet »Enhjørningen«s hovmester således hængt fra bovspydet, fordi han havde forrettet sin nødtørft i brødforrådskammeret.

Gallionen var i brug på de forskellige landes orlogs- og kompagniskibe og også på større handelsskibe fra før 1550 og helt op til 1900 for nogles vedkommende. I godt vejr elskede folkene at sidde derude og ryge en pibe tobak, hvad der ellers var forbudt undtagen foran stormasten til visse tider, og sludre med de andre, der havde ærinde derude. De såkaldte gallionsrygter opstod gerne her, svarende til kabysbestikket, løse formodninger om farten og hændelserne ombord, fremkommet når man samledes om kabyssen for at varme sig eller tænde sin pibe. Der berettes ikke få eksempler på, at folk blev skyllet væk af søerne, ikke mindst om natten uden lys. Et problem var det også med de syge, som



Skabliggende kloset, surret til dæk i borde, meget smalt og med det typiske, buede tag. Fyldige personer havde svært ved at få kantet sig ind. Fra 3-m. skonnert »Esther« af Nørresundby, bygget i 1919 i Nykøbing Mors. - Fot. Aage Christensen.

*Narrow lavatory box with a curved roof, lashed to the deck of the 3-masted schooner »Esther« of Nørresundby, built in 1919.*

nemt kunne smitte de raske. Det var en hård belastning for dem at gå i gallionen, og undertiden, f.eks. i diarrétilfælde, måtte de bindes fast for ikke at gå overbord. En kold vinterdag var det også livsfarligt for de syge.

De måtte derfor, om muligt, henvises til specielle sygelatrinere.

Rensningen af bagen var også et problem. Undertiden gik en lap kaseret sejldug på omgang, undertiden fik man lov til at bruge lidt oplyst kabelgarn, men ellers måtte venstre hånd, i forbindelse med den opskyllende sø, klare sagen. I senere tid fortælles om gudsforgåede søfolk, at de brugte bladene af silkepapir i de biber, de havde fået med hjemmefra, til toiletpapir. Rigtigt aftørningspapir fremkom omkr. 1850, men blev selvfølgelig ikke stillet til rådighed for søfolkene.

Når skibet lå i havn, måtte gallionen skjules for fremmede blikke med et opsat gallionsklæde, men det kunne ikke undgås, at havnen blev fyldt med stinkende ekskrementer. I senere tid sørgede havnemyndighederne derfor for lokummer på havnepladsen.

Selv på større handelsskibe kunne søfolkene endnu i 1800-årene være henvist til at forrette deres nødtørft i læ vant, på røstet, ved klyverlejderen eller bovsprydsbardunerne, hvorfor nogle skibe havde et sikkerhedsnet derunder til at sidde eller stå i. De forskellige landes sølove sidst i århundredet påbød indretning af klosetter, hvor de ikke allerede fandtes. Sådanne indrettedes da gerne i små rum eller huse langs skibssiden under eller på agterkant af bakken, gerne i forbindelse med lanterne- eller malerskabet. Enten var de under brættet udstyret med pøse eller kasser, som skulle tømmes regelmæssigt, eller med et zink- eller kobberafløbsrør, »tuden«, som førte affaldet direkte ud. Det skulle jævnlige spules ud, et ubehageligt arbejde, som selvfølgelig tilfaldt skibsdrengen. På mindre skibe var der små træhuse til samme brug. De måtte surres fast til dækket, for at en vasker ikke skulle tage dem i hårdt vejr. De var ofte så små, at tykke personer kun med besvær kunne mase sig baglæns ind i dem.

### *Belysning*

Som omtalt kom der ikke meget lys ind i mandskabets lukaf. *Skylichter* menes at være kommet i brug på engelske skonnerter og kuttere omkr. 1750. De kaldtes på dansk *ruf*, da de første gang omtales ca. 1780, og forklares som »en opbygning på dækket af små fartøjer ... med vinduer til at give lysning nedén under dækket«. I 1809 træffer vi den fra engelsk overtagne betegnelse *skylight* i dansk. Det anbragtes hovedsagelig over kaptajnens kahyt og sjældnere over lukafet.

Noget hyppigere forekom *dæksglas*, som findes omtalt 1811 på et amerikansk skib, tykke glasprismer indsat i dækket i flugt med dette, hvorigennem et mat dagslys sivede ned i lukafet. Første gang de er truf-

fet nævnt i Danmark er i 1843 over lugaret i galeasen »Det gode Haab« af Rønne. Senere blev de ganske almindelige.

Det velkendte *koøje* (engelsk *bull's eye*, fransk *oeil de boeuf*, hollandsk *ossenooog*) blev første gang anvendt 1822 på det franske linieskib »Jean Bart« i form af tykke cirkelrunde linser, der samlede lyset som i et brændglas. Mere praktisk betydning havde den engelske skibsværftskonstruktør Oliver Langs patentglas fra 1823, som bestod af almindeligt tykt glas i en rund metalramme, indsat i skot eller skibsside som vinduer, ofte med en metalplade til at slå for som værn mod søen. I 1835 prøvedes disse *koøjer*, som de allerede da kaldtes, i den danske flåde og blev derefter indført overalt, også på handelsskibe, enten indsat direkte i dækket, hvad der gav meget bedre lys ned i lukafet end dæksglassene, eller da ruffet efterhånden blev almindeligt, i dettes skotter.

Om natten var der bælgmørkt på skibet, så mørkt, at vi i vore dage næppe kan fatte det. Kun i nathuset lyste en lille flamme over kompasset, og på krigsskibene brændte luntten med en mat glød i luntevageren. Der førtes kun sjældent sidelanterner, før de blev påbudt sidst i 1860'erne, og efter nattevagtens opsætning kl. 8 aften var det ikke tilladt at have lys i lukafet, dels af hensyn til brandfaren, dels af sparsommelighed. Hvordan folkene kunne klæde sig på og af ved vagtskifte og udpurring, forrette deres vagt, arbejde i riggen, gå på gallionen osv. er for os en gåde. Men det er klart, at de gjorde så lidt ud af det som muligt. Det var tilladt kaptajnen og officererne at have lys en time længere, dog kun når en vagtmand var til stede.

Igenom årtusinder havde den vigtigste *kunstige lyskilde* ombord været *støbte lys* (kærter), anbragt i en lysestage af ler, jern, messing, tin, beregnet til at stå på bordet eller sættes fast på en krog på skottet. Lysene støbtes normalt af talg (tælle), de finere af bivoks. Lysene skulle stadig »snydes« dvs. vægen klippes over, da den ikke fortærede sig selv. Selv om man sparede meget på lysene, var det dog store forsyninger, der medbragtes.

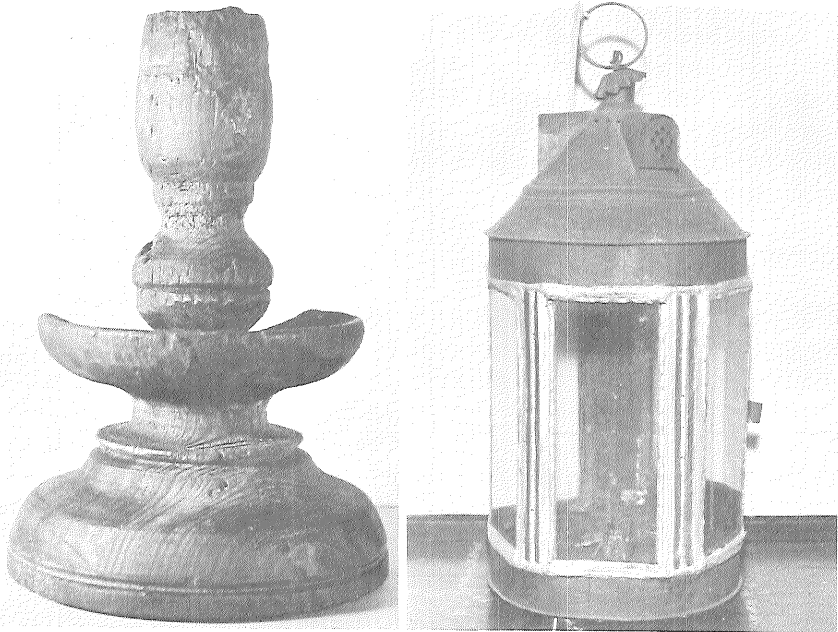
Ved siden af fandtes primitive *lamper* til tran eller planteolie. I vraget af den hollandske ostindiefarer »De witte Leeuw« fra 1613 har man fundet en lampe i kardansk ophængning (opfundet af den italienske matematiker Cardano, død 1576). Forøvrigt træffer vi senere også lysestage og lamper i lignende ophængning, der også brugtes til kompasserne. De åbne flammer var yderst brandfarlige. Allerede i sagaerne omtales lanterner, som kærterne sattes ind i, og som gav større sikkerhed, ligesom flammen ikke så nemt blæste ud. De var af metal og havde hornvinduer. Store lys sattes også ind i de pragtfulde, store kampagnelanterner, som orlogsskibene førte over kampagnen (hækopbygningen agter) som

signal. På de fleste skibe var der lanterner til kahytsbrug og til banjerne, og håndlygter til at orientere sig ved i mørket.

Lamperne spillede ikke nær den rolle ombord som lysene. Dette ændrede sig, da den schweiziske tekniker Armand omkr. 1785 opfandt rundbrænderen med en bred væge i stedet for den primitive sivvæge, og samtidig lampeglasset, ved hvilket der bragtes ilt i en stadig strøm til at nære flammen. Raps- og finere hvalolie, men dog også stadig det stinkende tran blev brugt i disse lamper, hvis lyskraft blev mangedoblet. Det var en hel revolution, både til lands og til søs, hvor man snart fandt dem både på handels- og orlogsskibe, uden at lysene dog foreløbig helt forsvandt, og uden at der blev ødslet mere med den kostbare belysning. 1841 nævnes på skonnert »Skjold« af Korsør en lugarlampe og en olie-kande dertil, men der var samtidig brug for en lystage og en lysesaks ombord. Omkring 1850 var flad- og rundbrændere (efter vægens form) ophængt under taget, men også de mere end primitive lamper, hvortil man brugte det ildelugtende kabysfedt (engelsk *slush*), som kokken skummede af, når han kogte kødet, og som kunne bruges til smøring og til belysning. En sådan lampe kunne være en brugt konservesdåse og vægen, der holdtes oppe ved en svømmende korkprop, lavet af oplyset sejldug. Lampen sodede og stank frygteligt, og lysevnen var ikke stor. En anden primitiv lampe var en lille blikbeholder af form som en tepotte og med lang tud, som vægen sad i. Kom den for langt ud, oste den frygteligt. Den kunne bruges til tran.

Et stort fremskridt var det, da man omkr. 1850-60 fandt ud af at bruge *petroleum* eller, som man også sagde: stenolie eller paraffin til lamper, næsten på samme tid som sikkerhedstændstikkerne blev opfundet til afløsning af det besværlige fyrstål og de giftige svovlstikker. Efterhånden satte petroleumslamperne sig igennem i 1870-90'erne, men dog mest til kahytsbrug. I lukafet kunne der dog brænde en petroleumslampe en time hver aften, så folkene kunne se at skaffe og komme til køjs. Når kaptajnen var for nærig til at bevilge en sådan til lukafet eller ruffet, kunne det hænde, at folkene selv skillingede sammen til deres egen hængelampe, som til deres store glæde svajede i en krog under taget, hvis den da ikke var i kardansk ophængning. Det kneb mere med petroleummen, som undertiden måtte stjæles fra skippers kahytslampe ved at man »malkede« den. Petroleummen var en stor luksus, og kun en tønde eller to blev taget med selv på en lang rejse, især til brug for sidelanterne. Også lampeglas var det småt med. Når det gik i stykker, måtte man gribe tilbage til de rædsomme kabysfedt- eller tranlamper. Endnu i 1910 kunne dette hænde. På markedet var der et væld af forskellige lampetyper, nogle med glaskuppel, beskyttet med ståltråds-





Der fandtes mange slags lystemager ombord, som bl.a. denne t.v., drejet i træ og sikkert noget brandfarlig. Vragfund fra det danske orlogsskib »Snarensvend«, skudt i sænk 1658 i Øresund. - Flynderupgårdmuseet, Espergærde. - T.h. en sekskantet banjerlanterne, vist fra 1700-årene, med glas i fem sider og lukket bagside; aftrækshætte. - Aust-Agder-Museet, Arendal, Norge.

*Left: This candlestick was salvaged from the wreck of the Danish warship »Snarensvend«, sunk in 1658. It must have been rather inflammable, as it was of turned wood. - Right: Hexagonal orlop deck lantern, eighteenth century.*

bøjler, andre med blikskærme, atter andre med strålende messingudstyr og flotte glasskærme i alle klunketidens bizarre former. De flotteste var selvfølgelig til kahytsbrug. Nogle var hængelamper, andre til at skrue fast på skottet.

Mens sejlskibene langt op i tiden klarede sig med disse ret utilfredsstillende former for belysning, skete der store ting på dampskibene: 1879 fik den engelske passagerdamper »City of Berlin« som det første skib elektrisk belysning, takket være egen elektricitetsmaskine, og hurtigt fulgte andre efter.

Under de dårlige lysforhold ombord var det klart, at sømanden næppe kunne udnytte sin frivagt til noget, han skulle se til, hvis han ikke

kunne sidde på dæk dermed, f.eks. fremstilling af alle slags former for frivagtsarbejde (husflid) men også læsning og brev- og dagbogskrivning. Det var forbudt at bruge lys hertil, og opdagede kaptajnen, at man gjorde det, vankede der straf, eller lysene blev beslaglagt. Skipperne var også bange for, at den der læste ville falde i søvn på vagten. Det var ikke gode betingelser for at kvæge sin ånd og udvide sin horisont, og mange beklagede dette dybt.

### *Opvarmning*

Det stod heller ikke godt til med opvarmningen. På grund af brandfare og vanskelige opbevaringsforhold for brænde og kul, som tog megen plads op, var der i ældre tid kun varme på komfuret i kabyssen til madlavning og kaffekogning. Her kunne man også kontrollere ilden. Først da jernovne var blevet indført omkring 1770, havde kaptajnen mulighed for i sin kahyt at have en ovn. Men folkene måtte gå og fryse, uden mulighed for at få tørret deres våde tøj. På orlogsskibe kunne man i den værste kulde gløde kanonkugler i kabyssen og hænge dem op i kahyt og messe, for at de kunne udsprede lidt varme. Eller man kunne stille en balje med gløder i sand op på banjerne.

Første gang vi hører om ovne i lukafet er 1852 på den amerikanske klipper »Sovereign of the Seas«, hvor den humane kaptajn gav folk lejlighed til at tørre tøjet. Desværre var der ikke mange, der fulgte hans eksempel. Selv om der hen mod år 1900 måske var en jernovn i lugaret, var den ofte afmonteret og stuvet væk under rejsen, især i hårdt vejr, og var den rusten og revnet, var det ikke så lige til at få den til at fungere. I hvert fald måtte den støttes med barduner til ringe i dørken. Der skulle også meget brændsel til for at varme det kolde rum op, når rimen sad tykt på skotterne, og frostluften trak ind overalt. Man hører undertiden om, at folkene biksede en ovn sammen af en jerntønde med et rør til skorsten. Det gav lidt varme og megen røg. Værst var det, at væggeluserne begyndte at røre på sig, når det blev varmt. Var kabyssen anbragt i ruffet, kom der lidt varme derfra, og på mindre skibe var der også mulighed for, at folkene skiftevis kunne blive tøet lidt op ved komfuret.

Efter sølovenes bestemmelser fra slutn. af 1800-årene kunne folkene forlange at få en ovn rigget op, når skibet lå i havn, men ikke under fart. Den kunne forårsage brand. I mange havne var forøvrigt brug af lys og ild på det strengeste forbudt.

Folkene fandt sig som regel i disse forhold uden at kny og måske uden rigtigt at føle det, så hærdede de var, men selv om de sjældent var forkølede, har deres helbred dog næppe haft gavn deraf i det lange løb.



Jernovn i kahytten på 3-m. skonnert »Esther« af Nørresundby, bygget 1919. Af typisk form, stående på metalplade. Skottet bagved er også beskyttet af plader. - Fot. Aage Christensen.

*Typical iron stove in the cabin of the 3-masted schooner »Esther« of Nørresundby, built in 1919. The floor and bulkheads are protected by metal sheeting.*

### *Hygge og uhygge i lukafet*

En stor del af frivagten tilbragtes i lukafet. Efter vagtskifte og udskejning var det forbudt frivagten at opholde sig på dæk lige fra de ældste tider, jfr. Christian IV's artikler for flåden 1611: »Hvo som ikke går til sit logement, når vagten er sat, da straffes han ved livsstraf«, og Christian III's artikler 1555: »Når vagten er opsat, skal enhver gå til sit lossement, blive der og ikke gøre alarm«. Da man ikke havde lys til at læse - hvad de færreste forøvrigt kunne - eller bestille noget, var der ikke stort andet at gøre end at gå til køjs.

Lukafet havde, hvor trist det end måtte forekomme, den funktion at

være en erstatning for sømandens hjem. Her var han sig selv, her havde han frisprog mellem kammerater - selv om omgangstonen også var bestemt efter anciennitet - og her måtte efter søens uskrevne love hverken kaptajn eller styrmænd komme ind. Det holdt man strengt på, og der er eksempler på, at sømændene har smidt dem ud, hvis de ikke havde givet dem tilladelse til at komme ind.

Folkene kunne gøre meget for at gøre lukafet hyggeligt, holde det fint rent, male det, indføre ensartede køjegardiner, anskaffe udstyr såsom en lampe, en dug til bordet, måske et ur, en kalender, et skibsportræt, hvis der var plads til denne luksus på skottet. På dørken kunne de lægge selvknyttede mætter og stille spyttebakke op. Fra Østen kunne de medbringe vaser, f.eks. i form af fisk, og sætte en *sweet potato*, en slyngplante, ind i gabet på den. Ikke alle lukafer lignede svinestier.

Noget af det, der gjorde livet mest surt, var, at lukafet var så fugtigt. Som omtalt kom der søvand og fugt ind fra dæk, gennem nådderne i skibssiden, gennem ankerklyssene, og kondensvand samlede sig på skotterne, specielt når de var af jern. Ofte måtte folkene anbringe platinger eller sejldugsstykker under dæksbjælkerne for at hindre, at det nedsivende vand dryppede ned i køjerne. Værst var det under storm, når den ene sø efter den anden bordfyldte skibet og trængte ned overalt. Specielt hvis en luge eller nedgangskappe stod åben, kunne lukafet under dæk hurtigt blive så fyldt af vand, at folkene var ved at drukne, og alt blev gennemvådt: køjer, køjetøj, ophængt tøj, fodtøj, bøger, tingene på køjehylderne osv. Skibskisterne kunne sejle rundt, og selv om de var nogenlunde vandtætte, kunne vandet dog trænge ind og opløse og ødelægge indholdet. Stod der en ovn, kunne den vælte. Det var et stort arbejde bagefter med at få vandet pumpet op eller øst ud ved hjælp af pøse. Også ruffet kunne blive fyldt med vand, køjerne og dørene blive slået ud og kabyssen raseret, så der ikke kunne laves mad. Man har endda hørt om, at en voldsom brækker har skyllet hele ruffet med indhold i søen.

Efter en sådan omgang måtte folkene sove i deres våde tøj i de genemblødte køjer, og der forestod et stort arbejde, inden alt var klaret op. Mugne ting måtte luftes, snavsede tøjstykker vaskes i saltvand, så godt det gik, vådt papir, våde fotografier, våd tobak tørres. Køjetøjet, der normalt måske altfor sjældent kom på dæk for at luftes, vaskes og tørres, måtte op i det fri og efterses, skrubbes og hænges til tørre i riggen. Hvis madrasfyldet var blevet helt klistret og slimet, måtte det kastes i søen. Det var dog ikke nemt at få nyt fyld som erstatning.

Ventilationen i rummene var også et problem. Sømændene hadede som nævnt frisk luft og træk, men på den anden side kunne atmosfæren



Under frivagten i et folkelukaf på et ålandsk småfartøj omkr. 1870. T.v. lejderen, i baggr. alkovekøjerne. De lokale søfolk sidder på deres skibskister - bemærk de forskellige maritime og landlige typer - og spiller kort. På klappbordet t.v. en sildebøtte, en snustobaksdåse og et snapseglass. Under taget er ophængt en række store beskøjter med hul i midten. T.h. ses kaffekedlen på det åbne, opmurede komfur. - Træsnit efter maleri af Karl Emanuel Jansson 1871.

*The fo'c'sle of a small coaster from the Åland Islands about 1870. The crew of local men are sitting on chests of different types playing cards. The stove is brick built, with an open fire. Under the roof hangs a row of hard tacks.*

blive så tyk og iltfattig, at det nærmede sig det kritiske. Alle træskibe var mere eller mindre utætte, og i sandsporene på begge sider af kølsvinet i bunden af skibet skvulpede lastvandet, det såkaldte *slagvand*, som det var umuligt helt at fjerne trods lænspumpning efter hver vagt. Her i »sumpen« samledes som i en kloak alle urenheder i skibet, her lå døde rotter og rådne, her skimlede træværket, her lugtede det af ekskrementer, og herfra bredte sig en grufuld stank over hele skibet og forpestede luften. Hvis en nypudset sølvske blev anløben, når man som prøve bar den rundt på banjerne, hvis løse dørkplanker lå lige over sum-

pen, var der fare på færde. Men også i lukaf og ruf kunne de giftige dunster mærkes, tillige med den uudholdelige stank. Det gjaldt om hele tiden at holde sandsporene så rene som muligt, og for at forbedre luften greb man til at ryge (*fumigere*) i opholdsrummene med kraftige midler: brændende enebær, krudt og salpeter, vitriol, tobak; man stænkede med eddike, og man dyppede gloende jern i tjære og svang dem i luften, så den stærke os til sidst fordrev den forpestede luft. Med ondt skal ondt fordrives.

På handelsskibene kunne også bestemte slags ladninger afgive kvalmende dunster, som gennemtrængte alt og kunne være livsfarlige. Nogle laster kunne gå i gæring ved fugtighed eller udvikle giftige gasarter ved varme, f.eks. kopra, stennødder, guano, kul, huder, uvasket uld, petroleum, salpeter. Af og til rapporteres dødsfald, f.eks. ved kulosforgiftning, og der er mange eksempler på, at folk, der vovede sig ned i lasten, besvime og omkom, hvis de ikke hurtigt blev reddet op.

Der kunne være andre farlige angreb på helbredet, f.eks. ved giftstoffer i maling. På et hollandsk skib malede man i 1761 kahytten, hvilket resulterede i, at kaptajnen blev helt vild, blødte ud af næse og mund, besvime og først kom sig i den friske luft. Det viste sig, at det var uddunstninger fra en bestemt farve, kongegult, der var giftige. Så var det sundere at male med tjæreolie.

Ubehageligt var det også med de forskellige dyr, som generede folkenes, f.eks. *rotter*, som det ofte vrimlede med ombord, og som det trods skibskatten, trods fælder, udlagt gift, flittig jagt og trods rygning med stærke dampe ikke var til at udrydde. De åd alt, gik i provianten, gnavede i skibssiderne, ferskvandsfadene, sejl, støvler og andet udstyr, og de kunne klatre op i køjerne, bide i folkernes tæer, fingre og ansigt. De var næsten ikke til at holde væk. På den anden side vidste alle, at hvis rotterne forlod skibet - hvad vel ingen i virkeligheden havde set - betød det snarligt forlis.

*Mus* var forholdsvis sjældne ombord og angreb i hvert fald ikke mennesker.

Frygtelig irriterende var også de insekter, der uvægerlig fulgte med skibet, specielt *kakerlakker* og *væggelus*. De førstnævnte sværmede over hele skibet, åd alt, især hvad der var fedt på: sko og brugt tøj, papir og bøger, gik i brødkammeret og i al anden proviant. Når man fik te eller kaffe, måtte man skumme et lag kakerlakker væk, før man kunne drikke den. De opholdt sig gerne i køjerne, kravlede hen over ansigter og lemmer på de sovende og åd, efter hvad man sagde, gerne den hårde hud på fodsålerne. Normalt angreb de dog ikke mennesker, men var bare væmmelige. Der kunne være millioner af dem på skibene, især dem,

der gik på troperne, og trods ihærdig jagt på dem lykkedes det aldrig at holde dem helt nede. Det eneste forsonende ved dem var, at de åd væggetøjet.

En endnu større plage var disse væggelus, som alle skibe var befængt med, og som formerede sig hurtigere end de kunne udryddes, f.eks. med giftig maling, vask med blåsyre eller petroleum, rygning med svovl, brænding med blæselampe. Alt var virkningsløst. De skjulte sig om dagen overalt i revner i træværket, og i mørket overfaldt de folkene, især i køjerne, og bed og stak dem overalt på kroppen, så det sved, for at suge blod. Alle var forstukne, og huden hævede, hvor de var bidt. Undertiden var de så tykke i ansigtet, at de næppe kunne se ud af øjnene. Intet under, at de gerne forlod deres køjer og sov på dæk, når vejret tillod det.

I de varme lande kunne forskellige insekter som myriader af *moskitøer*, *fluer*, *græshopper* være en stor plage og bringe sygdom som malaria og gul feber med sig. Med de fremmede ladninger kunne der komme små irriterende *biller*, store *edderkopper*, altædende *myrer*, giftige *tusindben*, *sandfluer*, *orme* osv. Også større dyr kunne komme ind med lasten: *skorpioner*, *giftslanger*, *firben* og andet kryb. Det var ikke morsomt at finde sådan en fyr i køjen som sengekammerat.

### *Reformer i lukaf og ruf*

Vi har tidligere nævnt den seje og næsten uforanderlige kontinuitet, der var over normer, traditioner, levevis og andre forhold ombord i sejlskibenes tid. Vi hører nok om, at folkene indbyrdes kunne skælde ud over forplejningen, arbejdet, disciplinen, levevilkårene, og at de en sjælden gang mandede sig op til at gøre vrøvl ved at klage til skipperen eller måske endda til konsulen i nærmeste anløbshavn. Men der kom sjældent noget ud af det, og det må vel også indrømmes, at der var forholdsvis lidt, der i realiteten kunne gøres for at ændre og forbedre kårene på afgørende vis under de daværende betingelser. Søfolkene fandt sig da også normalt i forholdene, som de måske inderst inde ikke var helt så utilfredse med, som vi ville tro. Vanen, traditionen og miljøet spillede en stor rolle. Man fandt sig i standens vilkår.

Vi har skildret de dårlige betingelser i lukaf og ruf, men også antydnet, at det ikke var alle steder, der var lige indeklemte og uhyggelige boligforhold. Hvorom alting er, var der dog ingensteder en overdådighed af plads og luksus.

Desværre har vi kun få mål angivet for lukafets størrelse. Om et lukaf

på et engelsk skib omkr. 1850 siges, at det var knap 7 m langt og ligeså bredt på det bredeste sted ved agterskottet. Højden var en smule over halvanden meter. I et dansk lukaf til fem mand var der 1923 3-4 m<sup>2</sup> dørkareal, altså 0,6-0,8 m<sup>2</sup>pr. mand.

Lidt flere oplysninger foreligger om målene på ruf. Højden veksler mellem 122-125-190 og 200 cm. På et dansk skib var ruffet til fire mand i 1891 4,4 m langt og 2,2 m bredt. Det er meget rummeligt i forhold til et andet dansk skib 1919, hvor det angives som 3,5 m i kvadrat (til 9 personer). Et finsk skib havde 1920 et 4 m langt og 2,5 m bredt ruf (til 6 mand). Ret knap synes pladsen også at være på den tyske salpeterfarer, 4-m. bark »Pamir« af Hamborg, hvor der til 28 mand var to ruf - et til hver vagt - med hver 26 m<sup>2</sup>dørkareal, altså ialt 52 m<sup>2</sup>.

Ad lovgivningens vej forsøgte man efter midten af 1800-årene så langsomt at forbedre forholdene ved at fastlægge bestemte mål, som skulle overholdes ved nybygninger. De ældre skibe var der ikke noget at gøre ved. Den engelske lov for handelsflåden 1850 bestemte, at hver mand skulle have 9 kvadratfod dørkplads i lukafet (0,84 m<sup>2</sup>). I 1867 blev det forøget til 12 kvadratfod (ca. 1,11 m<sup>2</sup>), ligesom der til hver mand skulle være et luftindhold på 72 kubikfod (godt 2 m<sup>3</sup>). Desuden gaves bestemmelser om god ventilation, belysning, beskyttelse mod vejret og mod lugte fra ladningen og slagvandet.

I det danske reglement for mandskabets forplejning, indretning af folkelukafer m.m. 1867, som tydeligt nok var inspireret af den samtidige engelske reformlovgivning, der blev antaget som international standard, fastlagdes, at hver mand i lukafet skulle have mindst 12 kvadratfod dørkplads (1,18 m<sup>2</sup>), og at højden skulle være mindst 6 fod (godt 1,88 m). Hvis rummet var mindre, skulle der i hvert fald til hver mand være 72 kubikfod luft (2¼ m<sup>3</sup>). Fremdeles bestemtes, at lukafet skulle holdes rent, tørt, vel kalfatret og godt ventileret, ligesom der ikke måtte henstuves andet i det end folkenes private ejendele. Som man ser, er de danske mål lidt større end de engelske, fordi danske tommer og fod var en smule større. I den reviderede lov 1892, 25 år senere, er de danske mål nedsat til de engelske: 66 kubikfod luft (2 m<sup>3</sup>) og 11 3/10 kvadratfod dørkplads (1,11 m<sup>2</sup>).

Efter international aftale 1974 må der højst være to personer i hvert soverum idag. Er der én, skal dørkarealet være mindst 3 m<sup>2</sup>på mindre skibe og 3,5 på større; er der to personer: 4 hhv. 5,5 m<sup>2</sup>(her kan ikke redegøres for forskellige gradueringer efter skibenes størrelser). Højden i opholdsrummet skal mindst være 198 cm, hvilket for én person giver 5,94 hhv. 6,93 m<sup>3</sup>luft og for to personer 7,92, hhv. 10,89 m<sup>3</sup>. I rummet skal der være klædeskab, bord, siddeplads, skuffer, spejl, små skabe til





Skansen på 4-m. bark »Lisbeth« af Hamborg (ex »Pendragon Castle«), bygget 1891 i Workington. Blik mod forskibs. Fra højre ses under gaffelbommen rattet, skylightet til kahytten med indbygget nathus og vagtbænk. Bag kaptajnen - vistnok P. Hansen - korthuset (»hytten«). Endvidere ventilator, skorsten (til kahytsovn), pullerter og skibsbåd i klamper, - Fot. Hester, San Francisco Maritime Museum, ca. 1910.

*The quarter-deck of the 4-masted bark »Lisbeth« of Hamburg (ex »Pendragon Castle«, built in 1891), with wheel, skylight with binnacle and watch-bench, chart house, ventilator, stovepipe and a ship's boat. About 1910.*

toiletrekvisitter, boghylde og knagerække foruden køjen. Hvem havde turdet drømme om sådanne forhold for 100 år siden?

### *Agterskib og kahyt*

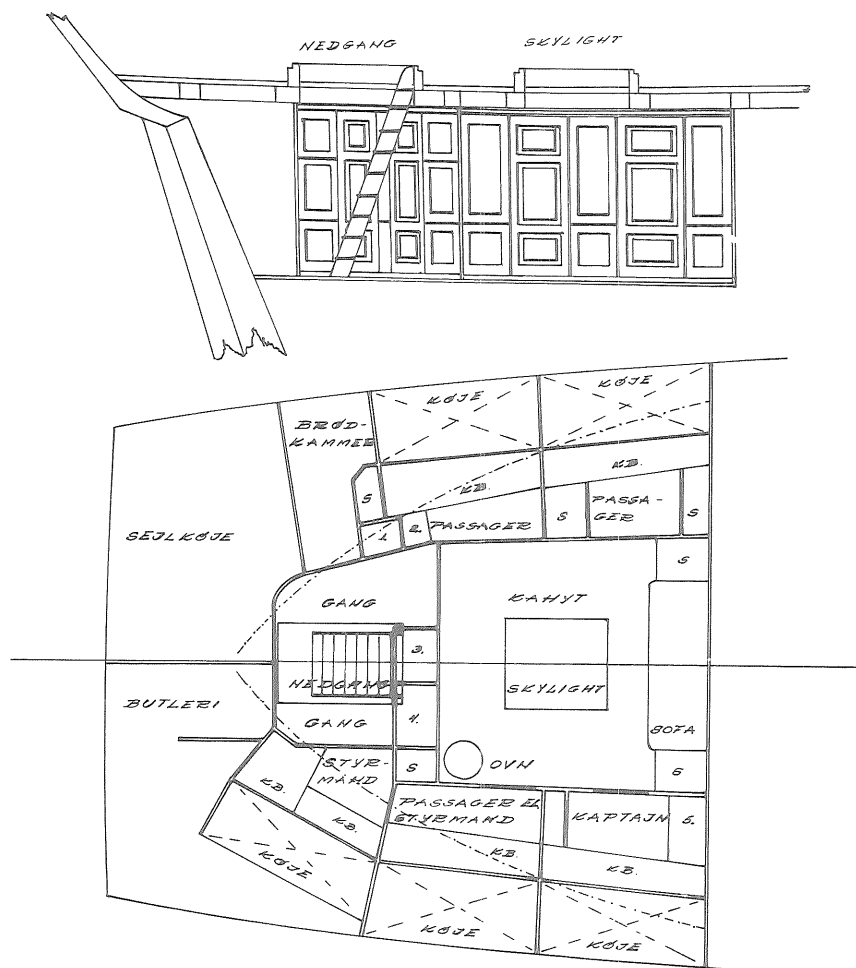
Som nævnt var agterskibet den fornemste del af skibet. Her boede *agtergasterne*, kaptajn og officerer, ligesom *løftingen* agter i vikingetiden var høvdingens område.

Agterskibet var fra gammel tid det højt opbyggede *agterkastel* på krigsskibene, også kaldet *skansen*, fordi det var særlig stærkt armeret. Det øverste hus, bygget herpå, kaldtes *hytten*, idet kaptajn og officerer her havde deres hytter (beboelsesrum). Et andet ældre navn er *kampagnen* (af italiensk *compagna*, ruf). På engelsk bruges betegnelsen *quarterdeck*. Nu taler man mest om *agter-* eller (sjældent) *halvdækket*, som er skipperens domæne, hvorfra han regerer skibet. Det svarer altså til kommandobroen og er hævet over dækket, så han kan overvåge, hvad der foregår. Ordet *poop'en*, som undertiden bruges, er et engelsk låneord *poop* (fra latinsk *puppis*, agterstævn) og betyder agterdækket.

På agterdækket måtte ingen af mandskabet komme, med mindre han som f.eks. rorgængerer havde ærinde der, eller hvis han var beordret derhen. Han tog ærbødigt træskoene af og huen i hånden eller gjorde honnør, hvis det var på et orlogsskib. Sømandene accepterede dette som et ikke-diskutabelt punkt i søens uskrevne etikette. I det hele taget følte man, at der ligefrem var noget helligt over orlogsskibets skanse. Her måtte ikke ryges eller føres højroret tale, bandes eller synges, her salutedes flaget ved solopgang og solnedgang, og her afholdtes søndagsgudstjenesten. På dette sted holdtes alt skinnende fint, med malede gelændere, blankpudset messing på nathuset, fint olieret skylight og vagtbænk. Trapperne, der førte op fra dæk i hver side, var i fineste træværk. I søen var den luv trappe forbeholdt kaptajnen, mens den læ var til de andre. Lå skibet i havn, var styrbords trappe kaptajnens. Styrbords side var skibets fine side. På forkant af agterdækkets rækværk stod også to saltkødstønder, ransonsfadene, med blankpudsede messingringe, fastsurret. I varmt vejr sattes et solsejl op til skygge for kaptajnen.

Agter var også kaptajnens kahyt. På mindre skibe var det beskedent ét eller et par små kamre, på større skibe og på orlogs- og kompagniskibe var det et helt boligkompleks, ofte i to, måske endda tre etager. Som nævnt kunne der også tit være et dækshus, der hørte med til det komplicerede anlæg.

Betydningen af ordet *kahyt* er ikke helt sikker, men det menes at gå tilbage til hollandsk *kajuit*, som vistnok er en sammentrækning af et ældre *koojhut* (hytte med køje). På dansk træffer vi faktisk 1683 og atter 1725 formen *kojhytte*. Ordet *kajuit* låntes til andre sprog, f.eks. tysk *Kajüte*, svensk *kajuta* og fransk *cajute*. Den danske form med *h* i stedet for *j* kan måske være lånt fra en fransk sideform *cahute* med nuværende betydning: rønne. I 1535 træffer vi på dansk *kahyte* i betydningen: bod, telt. På engelsk bruger man ordet *cabin*, som kommer fra



Plan over kabytten i Grønlandske Handels brig »Lucinde«, efter skibsbygm. E.P. Bonnesens originaltegninger af 27. dec. 1851. Forkortelser: S = skab; KB = kistebænk (undertiden med hylder og servante). 1. kokkeskab; 2. servante; 3. rum til ærter; 4. do. til gryn; 5 kaptajnens kommode med skriveindretning. Iflg. Bonnesens påskrift udstyredes servanterne med vaskefad og karaffer; i salonen stod et fastskruet bord; ovnen stod på træfod og panelet bag den beklædtes med jernplader; proviantrummen var beklædt med blik- eller zinkplader. Over nedgangen var et skydedæksel, og nedgangen havde ni trin med  $8\frac{1}{4}$  tommes dybde. Foroven opstalt af paneler i kabytten (bagbord); dørene har tre fyldinger. Tegnet efter originalen på Handels- og Søfartsmuseet af Christian Nielsen.

*Elevation and plan of the cabin in the brig »Lucinde« of Copenhagen (Greenland Trading Co.), according to the original plans from 1851, with state room and compartments for captain, mates and passengers. Also provision rooms. S = wardrobe; KB = chest locker; 1. cook's locker; 2. washstand; 3.-4. rooms for peas and grain; 5. captain's chest of drawers and writing table. Butleri = pantry. In the state room a fixed table under the skylight, a sofa and an oven. The bulkheads are panelled.*

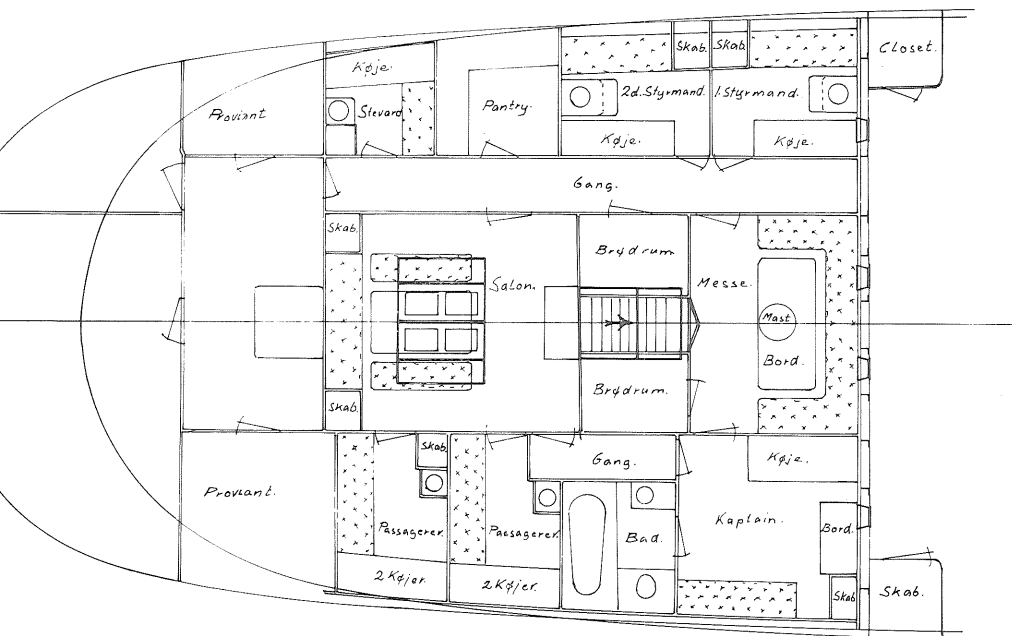
latinsk *capanna*, lille hus. Man har også brugt ordet *round house*, fordi de dækshuse, den var anbragt i, var runde (16-1700-årene). De må ikke forveksles med en speciel slags toiletter, som efter deres form også kaldtes *round houses* (se senere).

Op igennem tiderne har der været talrige varierede planskemaer for kahyttsanlægget, som der her kun i store træk kan redegøres for. Kaptajnen kunne i visse fornemme tilfælde have et forrum, en salon, der også kunne fungere som spiserum og kontor, soverum, toilet- og badeværelse, samt bestiklukaf eller kortrum. Endvidere kunne i forbindelse med kahytten være officerernes lugarer og messe, passagerernes do., stirrids (skaffereri), proviantrum og kaptajnens »kælder« derunder til hans personlige føringsgods.

### *Kahytten på ældre orlogsskibe*

Kaptajnskahytten i 1600-årenes orlogsskibe var, som vi også kan se i det svenske regalskib »Wasa« fra 1628, udstyret med renæssancens mørke egetræspaneler med felter, hvorimellem der var udskårne hermefigurer; vinduerne var små og omgivet af rundbuede rammer. Langs skotterne var indbygget kistebænke. Der var også bord og stole. Da panelerne knagede vældigt, når skibet gav sig i søen, og da rotterne gerne opholdt sig bag dem, forsvandt de på en del skibe omkr. 1650. På den danske orlogsfregat »Norske Løve« (1665-66) var kahytten rødmalet og taget blå med forgyldte stjerner. På dørene var der malet våbenskjolde og navnetræk, og der var udhugget billedværk stafferet i forskellige farver og guld på pilastrener. På det svenske orlogsskib »Konung Karl« (1683) var generaladmiralens kahyt prydet på samme måde. Der var syv vinduer agter og en kamin med gråmalet og forgyldt billedværk. Der var to ovale spejle i forgyldte rammer, et bord med stafferet billedhuggeri og ryslædersdug, tolv forgyldte, udskårne stole med silkefrynses, en udskåren seng med forgyldte fødder. I spisekahytten var der et ovalt klapbord med rød dug med røde kamelhårsfrynses, to skabe osv. Foran vinduerne i rummene var der afvekslende grønne og blå gardiner.

Det var en stor fordel, at kaptajnen fra kahytten gennem en dør kunne gå lige ud på galleriet, en slags veranda (kaldet vægtergangen) uden for agterspejlets lange række vinduer, der gav et overdådigt dagslys i rummet. Her havde han i varmt vejr en kølig plads at opholde sig på. Mindre rart var det, at man hen mod 1700, da agterskibet blev bygget betydeligt lavere end før, inddrog kahytten i forsvarsøjemed, udskar kanonporte i siderne og stillede kanoner op i forlængelse af batteridækket. De tog



Plan af kahytten på bark »Prins Valdemar« af Nordby (Fanø) 1892. Med messe og salon, rum til kaptajn, styrmand, steward og passagerer, proviantrum og pantry. Bemærk kaptajns badekar. Der er skylight over bordet i salonen. Nedgangen til hele komplekset er ad trappen fra poopdækket. Klosettet er i bagbords side på dæk. Rentegnet af Christian Nielsen efter originaltegninger på Handels- og Søfartsmuseet.

*General arrangement of the cabin, bark »Prins Valdemar« of Nordby, 1892, with state room (with skylight) and mess room, compartments for captain (with bath), mates, steward and passengers, and provisions rooms. The entrance is by the staircase from the poop deck.*

unægtelig meget af pladsen og af fornemheden, for ikke at tale om hyggen.

I 1700-1800-årene blev rummene lysere og enklere udstyret, men stadig med passende fornemhed.

### *Kahytten på handelsskibe*

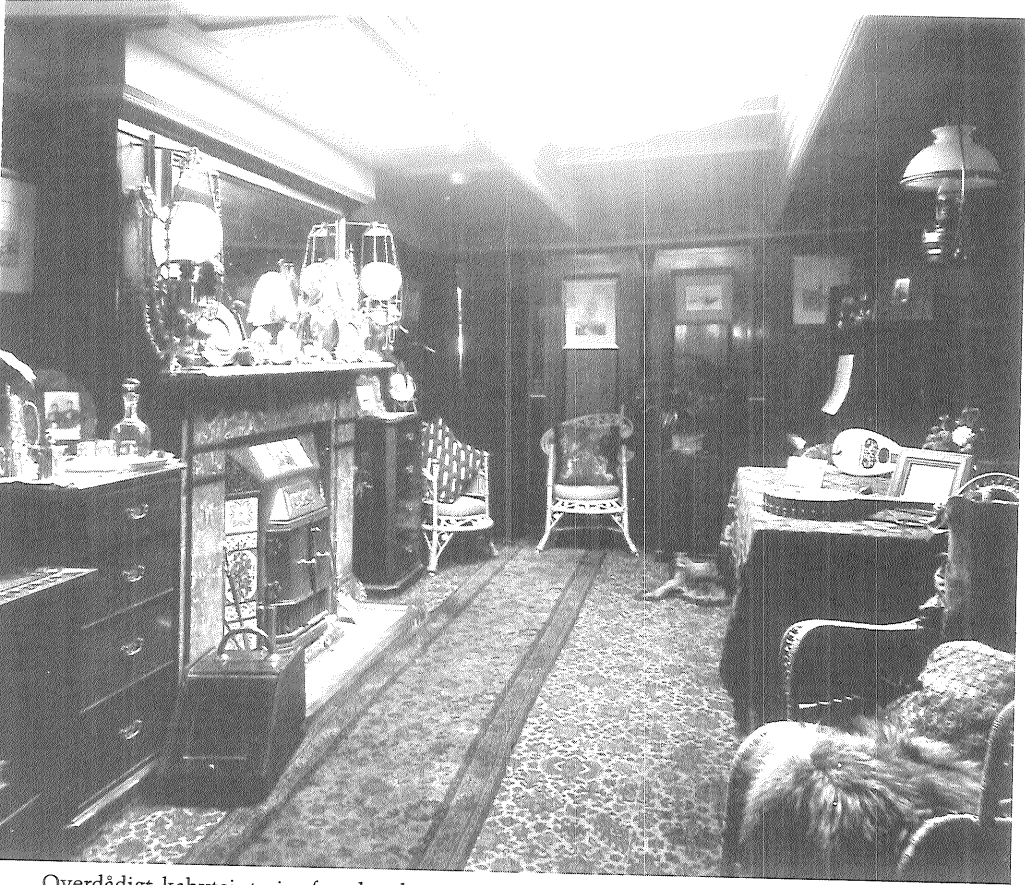
Fra oldtiden giver den alexandrinske maler Antifilus (ca. 300 f.v.t.) et billede af beskedne kahytsforhold: man ligger på agterdækket på en

madras; bordet er en skibspanke med en dug over, og kabyssen er et åbent ildsted af sten, over hvilket gryden står og koger. - Da Ansgar i 826 drog til Danmark, var det på et skib, som ærkebispens af Køln havde foræret den danske konge Harald Klak. Det havde den luksus at kunne opvise to *mansiculæ*, dvs. opholdsrum, formodentlig anbragt under halv dækket agter som kahytter. - Den nordiske vikingetids skibe havde ikke kahytter. De kom først senere i middelalderens skibe. Anderledes behagelige var øjensynlig kinesiske djunker, som det fortælles ca. 1340, idet de havde en kahyt med bad og toilet.

1698 gav et kahytsinventar på den danske guineafarer »Christianus Quintus« et indtryk af, hvor fint udstyret den var: der var omhæng om køjen, og til at dække op på bordet havde man tre blå og hvide duge, to hvide drejlsduge, flere blå og hvide servietter, fem drejls do., ti tintallerkner, seks tinfade og en tinskål med låg. 1775 var der flg. kahytsudstyr på skibet »Prins Frederik«, bygget i Arendal, Norge: spejl, egetræsbord, seks stole, tolv tintallerkner, tre fade, seks skeer, seks par knive og gafler, tolv hvide fajancetallerkner, en tepotte, tre tekander, seks par porcellænskopper, tre spølkummer (kopper uden hank), tolv vinglas og tolv ølglas, en blikmugge, en kaffekande og en snapseflaske.

Kahytten på et engelsk skib skildres 1789 som følger: trappen var belagt med en løber og havde drejede balustre; forrummet var tapetseret og malet, og der var tæppe på dørken. Fire vinduer med fine gardiner, snore og kvaster, gav lys til den store kahyt, som var pyntet med to store spejle. Der var en hvid sofa med frynser. Stolene var af mahogni med hestehårsbetræk. På de to mahogniborde var der dækket med knive og gafler med sølvskaft. Kaminhylden var af mahogni, indlagt med guld, og kaminen var af messing på en marmorplade. Dørene var af mahogni, udskåret med figurer og indlagt med glas. Væggene var malet røde. Der stod seks sølvlysestager med vokslys, og der var dækket op med sølvtepotte og do. kaffekande, flødekande og sukkerskål. I sovekammeret var der en seng med gardiner, et smukt skrivebord og et fint bogskab med en udsøgt bogsamling.

Til gengæld var der på de fleste enklere skibe meget lidt dørkplads ved siden af seng, bord og kommode. Ofte stod der en foldebænk med indbygget skab til kaptajnens dokumenter og skibspapirer. I et smalt skab var der kneben plads til at hænge kaptajnens tøj. Man kunne skabe lidt liv i interiøret ved f.eks., som det siges 1805 om det danske skib »Fredensborg«, at male væggene lyseblå, fodlisterne og taget hvide og møblerne bleggule. I det hele taget lagde man stor vægt på at følge den til enhver tid gældende mode og stil. Kahytten var jo også repræsentationsrum.



Overdådigt kahytsinteriør fra ukendt storsejler, liggende i havn omkr. 1900, indrettet som et rigtigt gammeldags klunkehjem med mørke paneler, kamin, kulkasse, skabe, kurvestole, klaver, bord med tæppe, lamper, nips overalt, puder, skind, billeder, musikinstrumenter, viftepalme, gulvtæppe og løber - alt i tidens overlæssede stil. Bag dette mærker man sikkert kaptajnhustruens ønske om en tryk, blød og varm rede i modsætning til den barske verden undervejs. Men når skibet stak til søs, blev hele herligheden pakket sammen og stuvet væk. - Fot. Hester, San Francisco Maritime Museum.

*Interior from an opulently equipped cabin in an unknown ship, about 1900. Without doubt, the taste of the captain's wife created this orgy of comfort and cosiness as a contrast to the rough sea. Alas, when the ship left harbour, all the splendour was stowed away.*

I rummet manglede sjældent kaptajnens barometer og under taget sladrekompasset, et hængekompas i eller uden kardansk ophængning, med rosen nedad, så kaptajnen kunne følge kursen. På små skibe lod skipperen ofte sin skibskiste stå på dørken. Af og til var sejl og tovværk henstuvet i en ledig køje.

Efter at klassicismens renfærdige stil havde overlevet sig selv, gik

man også på skibene i sidste halvdel af 1800-årene over til den mere overlæssede stil, som endte i det, vi foragteligt kalder klunketiden. Væggene var i reglen af mørkt træ, mahogni, teak eller eg, hvis ikke de var åremalede. Møblerne var også mørke og snørklede. Lænestolene var betrukket med fløjel eller plys og havde klunker. Der var gerne en divan eller sofa med tæpper og puder. Der kunne stå en gyngestol, og der var taburetter og armbænke. Kaminen var som hængelampen og møblerne fuld af krummelurer. På bordet kunne ligge en voksdug eller en lyse-dug. Der var spejl, og der var nips, medbragte kuriosita, masser af indrammede fotografier på skrivebordet. Der var skibsur på væggen, bogskab, blomsterhylde hængende under skylightet, måske endda en viftepalme. På dørken linoleum eller tæppe, og for vinduerne tætte, mørke gardiner. Papirkurv og spyttebakke manglede ikke. Det hele var som på land anlagt på bekvemmelighed og hygge, og skipperen har sikkert været stolt derover. På det tidspunkt var det blevet almindeligt, at kaptajnen tog sin familie med på de lange rejser, og uden tvivl prægede den kvindelige sans for hjemmet mange kahytter. Under storm, ja måske allerede ved afsejlingen, hørte hyggen delvis op; tæppet blev rullet sammen, billeder og løse ting stuvet af vejen, stole og borde skruet fast i dækket og slingrekanter eller -brætter sat langs bordsiden, hvis man da ikke hængte et sving- eller balancebord op i kæder, så det ikke påvirkedes så meget af skibets bevægelser.

Selv om der ryddedes meget ud i kahyttens overdådige udstyrelse, efter at moden igen havde ændret sig ind i 1900-årets begyndelse, holdt de mørke mahogni panelvægge og møbler sig dog flere tiår op i århundredet. Først omkr. 1930 gik man over til lyse, enkle rum med tilsvarende møbler, men da var sejlskibstiden forbi.

Forskellen mellem de trange, mørke og oftest uhyggelige mand-skabsrum og kahytten var unægtelig stor. I kahytten var der en luksus, som næsten svarede til den derhjemme i skipperhuset.

Flere gange hører vi om *klaverer* eller *orgler* i kahytten. Handels- og Søfartsmuseet ejer således et Hornung & Møller skibsklaver fra ca. 1850-60. Sådanne instrumenter var i borgerlige hjem et udtalt status-symbol, og de har sikkert endnu mere været det ombord. Et fænomen som *talerør* omtales også nu og da. 1781 havde et engelsk orlogsskib »Formidable« sådanne *voice-pipes*, lavet af blyrør. Kaptajnen på »St. Lawrence« af Philadelphia havde 1840 ét, så han derigennem kunne give rorgængerorden. Da han første gang brugte det, troede folkene, at det var et spøgelse, som talte.

Vi har omtalt de mange vinduer agter i kahytten, som gav dejligt lys, når det da ikke var stormvejr, så de måtte tildækkes af tætte skodder, de



såkaldte blind- eller blændluger (engelsk *dead-lights*). Undertiden var vinduerne forsynet med glasmalerier eller indsløbne ornamenter. Hen mod midten af 1800-årene afskaffedes disse vinduer og erstattedes af køjer i skibssiden. Mest dagslys kom der dog ind gennem skylightet i taget. Det var en fast bestanddel i kahytten efter midten af 1700-årene. Men i storm måtte det sikres ved luger eller presenninger, for at søen ikke skulle knuse glasset og vælte ned i kahytten.

Den kunstige belysning bestod af lys i lysestager, indtil olie- og senere petroleumlamper blev indført. Lamperne, der ofte var balance-lamper (kardansk ophængt), kunne hænge ned fra taget eller være anbragt på kroge på skotterne. Et rigt udvalg af lysekroner og hængelamper i afvekslende former og farver, af messing, bronze, sølvplet, stål, med forskellige skærme og i forskellige ophængninger stod til rådighed, hvad datidens illustrerede kataloger fra skibshandlere vidner om. Selv efter 1900 var der dog kaptajner, der ombord foretrak kærter for den lugtende petroleum. De var værnet mod træk ved stormglas.

Det kunne hyppigt være lige så koldt i kahytten som i lukafet. Da bark »Valkyrien« af København i marts 1853 vendte hjem til Danmark, målte kahytsdrengen hver dag temperaturen i kahytten, mens de passerede den frostkolde Nordsø. Den var hele perioden i gennemsnit nede på 3°, men gik også lejlighedsvis under frysepunktet. Selv om der stod en ovn, var den øjensynlig ikke tændt. Når kaptajnen havde sin kone med, var det sandsynligt, at hun sørgede for lidt lune i kahytten, bl.a. for at tørre mandens våde tøj. Som omtalt stod der ofte en kamin i kahytten, som både varmede og hyggede. Den kunne være af jern eller messing eller måske en rigtig porcellænskakkelovn. Mindre virkningsfulde var selvfølgelig potter med brændende trækul, som 1864 blev hængt op i kamrene på et af de engelske fuldskibe i fart på Australien, »Young Australia«. På det tidspunkt var man forlængst på flere dampskibe, især passagerskibe, gået over til at benytte dampen til opvarmning i indlagte rør, første gang på den i 1849 byggede atlanterhavsdamper »Atlantic« af New York.

Rummet eller gangen foran kahytten kaldtes på engelske skibe *steerage*, fordi skibet i ældre tid styredes herfra, da man brugte den såkaldte kolterstok, inden rattet blev indført omkr. 1700. Herfra gik betegnelsen for samme rum (dansk *stirrids*) over til at betyde hovmesterens skafferier eller pantry, idet han der opbevarede madvarer og dæk-tøj. Her stod skabe med slingrebrætsikrede hylder til tallerkner, glas osv. og med kroge til ophængning af kopper. Fra sidste del af 1800-årene bruges ordet også i betydning dæksplads på passagerskibe, både på engelsk og dansk.

Til kaptajnens domæne hørte også *bestiklukafet* eller *korthuset*, ofte anbragt i dækshuset over kahytten, hvorfra en vindeltrappe førte op. Her opbevarede søkortene på en hylde, og her var et bestikbord til kortene, når man »tog sit bestik«, dvs. udregnede sin omtrentlige position. Her kunne også kronometret være anbragt i sin kasse på en hylde.

### *Kaptajnens sovekammer og toiletrum*

Kaptajnen havde gerne, i hvert fald på de større skibe, et specielt sovekammer ved siden af salonen. Det var tillige ofte arbejdsværelse, idet hans skrivebord kunne stå her.

Som det fremgår af fund i vraget af »Wasa« (1628), sov kaptajnen på den tid ofte i en kistebænk, der var fæstnet til vægpanelet. Om dagen sad man på den. Skuffen indeholdt hans sengetøj og blev trukket ud som en slagbænk, når han skulle til køjs. Undertiden lå der to officerer sammen i én bænk. Senere havde kaptajnen normalt en fast køje, undertiden udformet som en alkove med skyde- eller glasdøre, eller med lange gardiner for. I 1712 nævnes, at en dansk skipper havde følgende køjetøj: en skibsdyne (smal overdyne) med betræk, en underdyne med lagen, en bolsterdyne (jfr. bulsækken) og flere puder. Efterhånden blev faste senge med høje sider og benene boltet til dørken almindelige, ligesom hjemme. Under dem var der gerne en skuffe til sengetøjet. Sengene kunne være lavet af f.eks. mahogni eller teak, mer' eller mindre luksusbetonede, med udskæringer og indlagte mønstre. Andre var selvfølgelig mere beskedne. Man hører f.eks. også om simple jernsenge. Madraserne var vel oftest stoppet med krølhår. I slutn. af 1800-årene nævnes ofte springmadrasser.

Kaptajnens vaskemuligheder var under alle omstændigheder bedre end mandskabets, selv om han heller ikke måtte bruge løs af det kostbare ferskvand. Om ikke andet, havde han gerne et vaskefad af blik, zink eller fajance i sit sovekammer. I slutn. af 1800-årene opfandt man til specielt skibsbrug en høj og smal, på skottet anbragt *kaptajnservante*, som kunne klappes ud, så et vaskefad kom frem. Gennem et rør blev det fyldt med saltvand fra en lille cisterne bag spejlet. Her var også plads til sæbe, barber- og vaskegrejer og en karaffel med ferskvand til tandbørstning. Når man efter brugen klappede servanten op, løb vandet ned i en beholder. Underst stod diskret kammerpotten skjult. Servanten var et meget yndet stykke møbel, og tit smukt forarbejdet af mahogni, teak eller malet fyrretræ, - sikkert en engelsk opfindelse.



Kaptajnservante fra sidste del af 1800-årene, til at klappe ud. Højt smalt møbel af mahogni, sat fast på skottet. Foroven spejl, bag hvilket lille tank eller cisterne til (salt)vand; rum til toiletgrejer, karaffel med drikkevand osv.; klap med vandfad, hane, sæbekop; fornedet rum til toiletspand og natpotte. - Handels- og Søfartsmuseet.

*Captain's fold-up lavatory, of mahogany, with supply tank for saltwater behind the mirror, with toilet rack, soap dish, washhand basin and locker for receiver bucket and chamber-pot. End of 19th century.*

På de større skibe havde kaptajnen ikke sjældent et specielt *badeværelse*. Allerede 1746 nævnes på den engelske kaper »Royal Family« et stort badekar til kaptajnens eget brug, og senere omtales badekar ofte, af bly, kobber eller lakeret støbejern. Hver morgen måtte kahyts-

drengen fylde tanken til servanten og badekarret med søvand og tømme det brugte vaskevand samt potten ud.

Kaptajnen havde ligesom officererne og passagererne langt bedre *toiletforhold* end mandskabet. Om natten behøvede han ikke at gå på gallionen, idet han i sit kammer som nævnt havde en natpotte - af ler, tin, kobber - eller en natstol med sæde til at trække ud, med vandkande og spejl, som den vi ser i kaptajnens kahyt på Nelsons »Victory« fra 1764 (i Portsmouth).

På koggen fra Bremen (ca. 1380) stod der agten for styrbords kahyt en kasse (37 x 44 x 59 cm) over skibssiden med et rigtigt lokumsbræt med rundt hul i. Allerede da havde kaptajnen altså sin private »hemmelighed«.

På større skibe anbragte man fra 1500-årene til et stykke op i 1800-årene runde udbygninger i sidegallerierne til samme brug, med adgang til dem fra kahytten. Der kunne også være lignende udbygninger på platforme langs skibssiden, hvis de ikke var surret til røstet. Sæderne kunne være beklædt med rødt fløj, som det fortælles fra svenske orlogsskibe i 1700-årene, men ved søgang kunne man nemt få en våd bagdel. Når de ikke var i brug, satte man en udstoppet pose i som lukker.

Man forsøgte på engelske orlogsskibe på grund af den ilde lugt, der udgik fra sidegallerierne, at få officererne til at gå forskibs til gallionen, hvor mandskabet sad, og man indrettede på dækket over forskibet små cirkelrunde træhuse til dem. På engelsk kaldtes de *round houses* (brugt ca. 1720-70). De kendes vist også fra danske skibe.

Toiletter med udskylning med vand gennem rør nævnes på danske orlogsskibe i 1780'erne til brug for syge. Omkr. 1830 synes *water closets* at have været almindelige på engelske skibe. De beskrives 1839 i Harboes marineordbog som en slags natstole af kobber eller porcellæn med en mekanisme, ved hjælp af hvilken man kunne indlede vand til afskylning og udlade det ved afløb forned. I 1850'erne var sådanne w.c.'er almindelige på de engelske australiefarere, og snart holdt de deres indtog på andre større sejlskibe, dog kun til brug i kahytten og for passagerer. Søvandet til udskylningen kom fra store tanke, som det blev pumpet op i. På mindre skibe hjalp man sig i slutn. af 1800-årene med to små lokumshuse, et til kaptajnen og officererne og et til mandskabet. Ekskrementerne samledes i en pøs, som tit måtte tømmes ud over skibssiden.



Fra Oakley Beuttlers morsomme serie med karikaturer fra livet ombord (1911) har vi lånt dette interiør fra et styrmandskammer. En matros i olietøj vækker 2. styrmand med det gamle engelske vækkeråb »Shake a leg!« (stik benet ud) og meddeler, at ét glas er slået, samt at det er vejr for olietøj og søstøvler. Billedet giver et godt indtryk af kammerets indretning og indhold. - Original i School of Navigation, Warsash, Southampton.

*The English cartoonist Oakley Beuttler's conception of a merchant officers' luxurious cabin, 1911. The second mate is awakened by a sailor with the words: »Shake a leg, sir. One bell's gone. Oilskins and seaboots!«*

## Officerernes kamre

Styrmændene og på større skibe de forskellige embedsmænd var indkvarteret i mindre kamre i nærheden af og forbindelse med kahytten. Undertiden kunne de være i dækshuset på agterdækket. Der var normalt ikke megen plads i kamrene, men beboerne havde dog deres privatliv, hvis de ikke var tvunget til at bo to eller flere sammen. På den engelske ostindiefarer »Plassey« havde 3. styrmand 1768 en hyggelig kahyt, malet ærtegrøn med guldperleliste. Der var en fast køje med gardiner, et toiletbord, et skrivebord, et bogskab og tre mahognistole. Der var dog intet dagslys. - I 1848 havde en styrmand på et norsk skib et mørkt kammer, hvortil en stejl lejder førte ned. Der var køje med gardiner og et hængekompass, en kommode med porcellænsfigurer, et lille spejl og en lille servante. På skottet hang små billeder, og på dørken var

der lagt en bastmåtte. - På den danske 3-m. skonnert »Harry« af København havde 1. styrmand 1896 et lille kammer ved kahytten, mens 2. styrmand lå uden for kahytten med køjen ind under dækket. Der var kun plads til ham selv, når han lå i køjen.

Det var dog bedre end de små *sejldugskamre*, som ofte indrettedes til officererne på orlogsskibe i tiden fra ca. begyndelsen af 1600-årene til omkr. 1850. Det var ikke dårligt i varme egne, men der var ellers koldt og blæsende, så selv et kulbækken med trækul ikke kunne varme det op. Der var lige plads til en seng og en skibskiste.

Heldigvis havde officererne normalt adgang til kahytten. På større skibe var der indrettet en officersmesse, hvor de spiste og opholdt sig under frivagten.

Officerernes senge kunne være faste sengesteder, af træ eller af jern. I 1700-årene opfandt man i den engelske marine en speciel slags seng, som var en krydsning af en rigtig seng og en hængekøje. En sådan *cot* bestod af en aflang træramme, som var fastgjort til klamper i dæksbjælkerne ved en hanefod i hver kortsideside. I rammen hang en sejldugsseng, af form som en moderne babylift, med firkantet bund, hvori der lå en madras. Sengen målte 6 x 2 fod (ca. 183 x 61 cm) og var 1 fod dyb (30½ cm). Ligesom hængekøjen holdt den sig vandret under skibets bevægelser, men den var noget behageligere at sove i. Det kunne være svært at komme op i den, da den ligesom hængekøjerne let vippede. Sådanne sengesteder, der mindede om Alkibiades' fra 5. århundrede f.v.t. (se under hængekøjer) blev indført i andre landes mariner, bl.a. i Danmark, hvor de kaldtes *engelske hængekøjer*. Da de var bekvemme, brugtes de også til passagerer og til de syge.

På amerikanske skibe kunne man i 1880'erne have *swing berths*, trugformede træsenge med rundet bund; de var opstillet mellem to lodrette jernstolper og bevægede sig i en på langs gående vandret jernstang fra den ene kortende til den anden. For ikke at vippe for meget havde de sten som ballast under madrassen.

### *Passagerernes kamre*

Fra middelalderen har vi flere oplysninger om skibspassagerer, både i lokal trafik og på længere rejser, f.eks. pilgrimme til det Hellige land. De fattige måtte sikkert finde sig i lidt af hvert, men for fornemme rejsende var der sørget med specielle kamre. 1257 tales om »herberger« på norske skibe, og 1277 nævnes på et italiensk fartøj to kamre, hver på 6 *palms* højde (ca. 1½ m). De har nok mere lignet alkover end opholds-



Interiør fra et spartansk udstyret passagerkammer på den franske skonnert »Fantaisie« på rejse Marseille-Kina 1860. Mens rotterne rumsterer på dørken, drømmer passagererne uhyggelige drømme om kinesiske fantasivæsner, om skibbrud og krig. - Træsnit efter tegning af A. Martin i L'illustration 1861.

*The French artist A. Martin's view of a passengers' cabin on board the schooner »Fantaisie« en route for China, 1860. While the rats rummage on the floor the sleeping passengers have eerie dreams of Chinese phantoms, of shipwreck and war.*

rum. Kompagniskibene havde i 1600-årene og derefter tit passagerer, embedsmænd og missionærer, med til fjerne lande. De sidste var næppe anbragt særlig bekvemt, men de første hørte til i kahytten, hvor de fik større eller mindre kamre efter deres pengepung og spiste ved kaptajnens bord. Han lejede undertiden dele af kahytten ud mod betaling, som han selv indkasserede, idet han personligt måtte give afkald på sin bekvemmelighed.

Passagererne kunne selv møblere det areal, de fik, og anbringe deres bagage der. De medbragte selv sengetøj. De specielle kamre kunne være pragtfuldt udstyrede og møblerede. Behagelig var rejsen ikke, og i dår-

ligt vejr, når passagererne ikke kunne komme på dæk, må der have været frygteligt i de små kamre, hvor søsygen herskede, og hvor alt, inklusive personerne, rovsede frem og tilbage i søgangen.

I 1800-årene indsattes store passagersejlskibe fra England på Nordamerika, Ostindien, Australien o.lgn. steder, og her var der stor elegance for 1. klasses passagerer, med smukke kamre, hyggelige messer, rygesaloner, damesaloner, badeindretninger, dæksstole osv. Dækspassagererne i stirridset under dæk levede ligesom emigranterne i udvandrerskibene under mer end tarvelige kår.

Oldtidens passagerer måtte formentlig sove på dæk eller dørk ligesom søfolkene. Iflg. den gamle rhodiske sølov havde hver af dem ret til et areal på 3 x 1 *cubit* (ca. 138 x 46 cm). I 1514 fik hver pilgrim på det flamske skib »Salvator« til det Hellige land en ligeplads på 7 x 7 fod (ca. 215 x 215 cm), hvilket måske ikke er så stort, som det synes, da der også skulle være plads til bagagen. To pilgrimme måtte deles om én kiste.

1719 fik en passager på et hollandsk skib en træbænk at sove på, mens andre i 1712 måtte sove i kabelgattet. Senere synes almindelige køjer normalt at have været i brug for passagerer. De mindede om søfolkenes og blev betegnende nok kaldt *cribs* (krybber) på engelsk, fordi de var meget små. - I 1847 medførte en amerikansk skonnert 25 passagerer, men da der kun var ti køjer, måtte de sove på skift i dem.

1. kl. passagerer havde ofte de omtalte *cots*, hængekøjesenge, hvis der ikke var rigtige sengesteder.

---

I vort århundrede er kårene for mandskabet blevet forbedret i en grad, man ikke havde drømt om før. Efter at have studeret forholdene i ældre tid kan vi i sandhed sige, at de også trængte dertil. Men folkene fandt sig som sagt i reglen deri, da de ikke kendte andet, og vi ved i hvert fald, at når de blev ældre og lagde op, tænkte de ofte med en måske forståelig sentimental længsel på de hårde arbejdsbetingelser, den ulækre føde og de trange kår i lukafet i deres ungdoms sejlskibe, som var hele deres tilværelse.

---

Ligesom til mine tidligere artikler om sømandens liv ombord har jeg her benyttet flere tusind kildesteder, som det er mig umuligt at redegøre for. Stoffet findes i min materialsamling »Sømandsliv i sejlskibstiden«, som senere vil overgå til Handels- og Søfartsmuseet.



De ældre mål er omsat til metersystemet.

Denne artikel tilegnes min mangeårige ven, ekspeditionssekretær i Handelsministeriet og Handels- og Søfartsmuseets sekretær *Erh. Assens*, som i sin embedstid i ministeriets søfartsafdeling har beskæftiget sig med lovgivningen om søfarten, og som så ofte har hjulpet mig med råd og dåd.

Jeg takker ligeledes min fagfælle og nære ven gennem mange år, fylkeskonservator i Vestfold fylke, *Erling Eriksen*, Tønsberg, for levende inspiration på vort fælles arbejdsområde.

## THE SEAMEN'S FO'C'S'LE AND THE CAPTAIN'S CABIN: LIVING QUARTERS ABOARD IN THE DAYS OF SAIL

### *Summary*

A sailor's pay was made up not only of the actual money he received but also of his board and lodging. Food and drink were neither particularly good nor plentiful and his living quarters, to put it bluntly, left a great deal to be desired.

The fo'c's'le was below deck in the foreship. To get into it one had to go through a companion with sliding hatch and down a steep ladder. It was a low space, cramped, badly ventilated, dark, cold and damp, with uncomfortable bunks built against the curved sides of the ship. In front of the bunks the crew put their sea-chests. If there was any table it would be no more than a small folding one on one of the bulkheads. Sometimes the anchor chain went through the fo'c's'le or provisions were stowed there. Conditions improved somewhat about 1840-50 when for the first time crews were accommodated in a deck house on deck, where although space was at a premium it was less damp and there was more light and fresh air. The large crews needed on the big men-of-war and company vessels were quartered on the orlop deck, a large, cold, dark, low space in the bowels of the ship with unhealthy effluvia from the bilge water which collected in the bottom.

In ancient times sailors slept on a mattress on the deck or floor. In the sixteenth and seventeenth centuries hammocks, first met with among American Indians, were introduced on warships and company vessels. Hung on hooks under the beams of the orlop deck there was little room between them but they swung comfortably with the movement of the ship. In the morning they were lashed and stowed in nettings along the sides. In the sixteenth century smaller vessels had two-tiered built-in bunks, often short and narrow and with insufficient headroom. Sailors brought their own bedding with them: a mattress, sheet, blanket and pillow. Early bunks were built in alcoves, either with sliding panels or curtains which could be pulled to ensure some privacy. At the head was a shelf for articles of everyday use.

The sailor kept his belongings in his sea-chest. These are known in various forms from very early times. After 1700 the typical sea-chest had a flat lid and outward sloping sides so that it would stand more firmly on the floor. They were often painted and decorated by

their owners and were used both as seats and tables. Officers, too, had sea-chests, usually larger and more elaborately fitted than the men's. Sea-chests went practically out of fashion after 1900 as they were unsuitable for use on steamships. Suitcases took their place, or sailors made do with clothes' bags which were easier to carry and stow out of the way.

There were no washing facilities in the fo'c's'le and fresh water was in such short supply that sea water had to be used unless enough fresh water could be collected during a tropical rainfall. Not until about 1900 was a soap manufactured which could be used in conjunction with salt water. So sailors were not noted for their cleanliness. They seldom washed their clothes or bedding, hair and beard were allowed to grow at sea and the only toilet article they possessed was a comb, often used to remove the lice from their hair. Mirrors were unknown and toothbrushes not in common use until after 1900. In the tropics the crew bathed in the sea unless the danger from sharks deterred them - and many sailors, as a matter of principle, did not learn how to swim. About 1900 a few enlightened shipowners installed baths on their vessels, but the crews were reluctant to use them as no hot, fresh water was available, and the baths were usually used to keep provisions, boatswain's stores and similar in.

Nor were toilet facilities any better. On small vessels the men relieved themselves over the side, but when larger vessels became more common in the sixteenth century latrines were installed for the crew in the head, the part of the foreship jutting out under the bowsprit. In rain, snow, cold, and heavy seas it could be very unhealthy to sit there and there was also the danger of being washed overboard. In more recent times small enclosed lavatories were built along the ship's side either with a bucket under or with a pipe to lead the waste into the sea.

Lighting was scanty. Skylights came into use after about 1750-1800, usually over the cabin or the deck house, and declights made of thick prisms of glass were set in flush with the deck. Bull's eyes made their appearance in the eighteen twenties though they were seldom used in the fo'c's'le. Here artificial light had to be used - either tallow candles, with the consequent risk of fire, or primitive lamps using train-oil or slush. Even with the invention of the argand burner in the 1780's and the paraffin lamp, which was in fairly general use by 1860, it took a long while before these types of lighting found their way into the fo'c's'le. Paraffin was expensive and the lamp was only allowed to be lit for one hour before all lights aboard - with the exception of the one in the binnacle - were put out at 9 p.m.

There was virtually no heating either in the chilly fo'c's'le, even to dry the eternally wet clothes. An iron stove could be extremely inflammable, particularly in stormy weather when it could easily tip over and there was in any case very little room aboard for fuel.

Ventilation, too, was inadequate and consisted mainly of air coming through the hatch, plus sea water which often washed over the ship. So the air was thick and unhealthy. Conditions were particularly bad on the orlop deck because of the poisonous stench from the bottom. Fumigating by burning powder, vitriol or saltpetre or sprinkling vinegar was of little avail.

Various vermin, too, plagued life aboard, particularly rats which it was impossible to get rid of. They climbed into bunks and bit the men's noses and toes. Cockroaches and bedbugs were another great source of irritation, particularly the latter which bit men in the face and sucked their blood. They multiplied like wildfire and there were few vessels that escaped them. Foreign cargoes brought aboard ants, centipedes, scorpions and poisonous snakes and everywhere in the tropics mosquitoes carried such fatal diseases as yellow fever, malaria, etc.

Since the 1860's international legislation has attempted to improve the sailor's lot by fixing minimum requirements for floor area, room height and volume of air per person in the fo'c's'le and deckhouse.

The officers had their quarters aft, which was regarded as the most superior part of the ship. The captain's accommodation was far more spacious than the crew's quarters. It often consisted of several cabins: anteroom, sleeping quarters, salon, toilet and chart-house. The cabins of the mate and the other officers were smaller but they usually had a messroom where they ate and could spend their time. On large vessels the captain's cabin was as lavishly and comfortably furnished as was possible in the somewhat limited space available, with panelling, windows or port-holes, furniture, stove, sconces and hanging lamps, mirrors, curtains, carpets, table sets, perhaps a harmonium etc., all in the style fashionable at the time. On smaller ships the captain's cabin was, of course, smaller and more simply furnished.

In early times the captain appears to have slept in a »sleeping bench« which was pulled out at night, but by the seventeenth century bunks were usual, often built into an alcove. Later he slept in an ordinary bed screwed to the floor. About 1850 a washstand which could be folded down was used for washing and proper baths were known on ships more than a century earlier. Enclosed toilets were built out over the side in the side galleries. English ships in the eighteenth century had »round houses« above the head for the use of officers. Proper w.c.s which flushed appear to have been fairly common by about 1820.

In ancient and medieval times passengers slept on deck just like the crew. It was only later they were given bunks. A special English type of bed, called a cot, was a cross between a hammock and a box-shaped bed. It was hung on to the deck beams and so remained more or less horizontal in spite of the movement of the ship. Such cots were extremely popular in the first class of passenger ships. Deck passengers and emigrants had small narrow bunks in the dark stuffy space below deck.