

Rejs ud til Vagt!

Om vagtsystemets forudsætninger og opkomst

Af

HENNING HENNINGSEN

Forfatteren gav i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1967 en kort oversigt, »Vagt til søs«, om vagtinddeling, vagternes navne, timeglas og skibsklokke, udpurring, vagtskifte osv. Af mangel på viden blev der ikke antydnet noget om, hvor gammelt systemet vel kunne være, ej heller om hvor det var opstået. Disse problemer er der heller ingen andre, der har vovet sig ind på, idet kilderne er få og magre. Imidlertid tror forfatteren, at tiden nu er kommet til at prøve at finde frem til en løsning på spørgsmålet.

Vagter og vagtinddeling

Ved *vagtsystemet* til søs forstår vi en inddeling af étmålet (døgnet) i et antal lige store vagtperioder og en opdeling af mandskabet i vagthold, som skiftes til at holde vagt og have frivagt. Vagtholdet er især ansvarligt for skibets sejlads (rortørn, navigering, sejlmanøvrer) og sikkerhed (udkik).

Ordet *vagt* er på dansk som på andre sprog et flertydigt ord, idet det dels betyder vagtperiode, dels vagthold og dels det at holde vagt. På fransk skelner man dog mellem *quart*, *bordée* og *veille*.

Dette system, som har eksisteret i flere hundrede år, har fra først af været betingelsen for en regulering af forholdene ombord. Først da man ved hjælp af timeglasset kunne udmåle tiden og lade skibsklokken markere tidsintervallerne ved sin klang, blev det muligt at skabe dette system. Vi skal her se på dets opkomst og praktiske ordning og på hvad man tidligere har haft af elementer, der kunne indgå i det.

Døgnet, dag og nat, kaldes til søs i hollandsk, tysk og skandinavisk med et gammelt ord *étmålet* (dvs. en tid der kommer igen og igen). Dette nautiske døgn, der af praktiske grunde begynder kl. 12 middag, hvor man ved at tage solhøjden korrigerer bestik og tid, har

hos de fleste søfarende nationer i over 500 år været delt i 6 vagter à 4 timer. Det er denne opdeling, der giver hele rytmen og styrer arbejdsfordelingen ombord. Vagtordningen kan siges at være en af de ældste former for skiftarbejde, der eksisterer, og det må alene af den grund have den allerstørste interesse at klarlægge dens historie.

Følgende étmålet, der som sagt begynder kl. 12 middag, gives her i tabelform en oversigt over vagternes almindelige navne i de vigtigste europæiske søfartsnationer. Af praktiske grunde angiver vi tiden efter den moderne 1-24 timers inddeling, og ikke efter den i virkeligheden anvendte 1-12 (midnat), 1-12 (middag). Betegnelserne varierer lidt, men har dog stort set holdt sig konstante, så langt tilbage vi har skriftlige kilder. *Platfodvagten*, ofte sammenlagt med eftermiddagsvagten til en 8-timers vagttørn, giver måske ved sit navn en spøgefuldstil henvisning til, at søfolkene havde en følelse af at blive platfodede af at stå eller gå så længe. *Hundevagten* betegner den tid, hunden våger i bondens gård, men har i hvert fald på hollandsk, tysk og skandinavisk en biklang af noget deprimerende, jfr. hundekoldt, hundeliv, hundevejr. Det engelske »kirkegårdsvagt« (*graveyard watch*) som navn for samme periode understreger også uhyggen i denne døgnets værste vagt. - Engelsk *dog watch* har intet med den kontinentale hundevagt at gøre, men kommer muligvis, men ubevisligt, af *docked watch*, afkortet vagt, fordi den blev opdelt i to korte 2-timers vagter. *Førstevagten* begynder kl. 20 aften og var i ældre tid virkelig også den første vagt, idet denne sattes ved nattens begyndelse. På de romanske landes skibe har egentlig kun nattevagterne (20-08) deres egne navne, mens dagvagterne generelt benævnes efter klokkeslettene (8-12 formiddag, 12-4 eftermiddag og 4-8 aften). Spørgsmålet om, hvorvidt nattevagtsinddelingen er tidligere end dagvagternes, vil senere blive diskuteret. *Medora* (ital., spansk) er en sammentrækning af latinsk *media hora* = mellemste time, midnat. *Veglia* (ital.) er det latinske *vigilia* = nattevagt. *Diane* (fransk) og *diana* (ital., spansk) er afledt af latinsk *dies* = dag (og har intet med gudinden Diana at gøre). *Alba* (spansk) kommer af latinsk *albus* = hvid, og betyder morgengry.

Mandskabet var på sejskibene med undtagelse af »dagmændene«, engelsk *idlers*, der arbejdede uden for vagten, f.eks. sejlmager, tømmermand, kok, delt i to vagthold, som afvekslende havde vagt og frivagt i de fire timer, hvorefter de afløste hinanden; dette kaldes 2-skifte vagt, vagt om vagt (engelsk *watch and watch*). For at undgå, at samme vagthold havde vagt på samme tidspunkt i hvert ét mål efter hinanden, sørgede man for at rotere, dvs. få et ulige antal vagter. På engelske skibe delte man *dog watch* (kl. 16-20) i to totimers vagter, *first* og *second* (i marinen *last*) *dog watch*, så ét målet derved fik syv vagter. På franske skibe havde man to 6-timers vagter, fra 12 til 18 og fra 18 til 24, så der ialt var fem vagter. På hollandske og derefter tyske og skandinaviske skibe var der ligeledes fem vagter, men her slog man som sagt vagterne fra 12 til 16 og 16 til 20 sammen, så vagtholdet måtte være i uafbrudt tjeneste - blive »plafodede« - i 8 timer i træk, hvilket nok kunne kaldes en anstrengende tøm, som kun gav 8 timers frivagt i det ene ét mål, men til gengæld 16 timers i det næste. Uanset hvordan man ordnede sig - og der var flere andre modeller derfor - havde mandskabet i gennemsnit vagt i 12 timer pr. ét mål.

Først så sent som omkring 1595 omtales roteringssystemet i et manuskript af englænderen Thomas Hariot, men man kan formodentlig gå ud fra, at vagten har »drejet« lige så længe som vagtsystemet har været i brug. De tre her nævnte roteringsmodeller, den engelske, den franske og den hollandske, synes at gå langt tilbage i tiden, sikkert til middelalderen.

På større skibe, spec. orlogs- og kompagniskibe samt hvalfangere, hvor der var en talrig besætning, kunne man dele mandskabet i tre hold, så hver fik 4 timers vagt og derpå 8 timers frivagt. Denne 3-skiftevagts var en meget populær ordning, som forøvrigt ofte iagttages på moderne større skibe. Første omtale af 3-skiftevagten finder vi fra Magellans verdensomsejling 1519 ff. Den nævnes talrige gange i de følgende århundreder på engelske, hollandske, danske og andre skibe. Det beror på en beklagelig misforståelse, når det hyppigt påstås, at det var kaptajn James Cook, der »opfandt« den i 1768, idet den altså er mindst 250 år ældre.

<i>Vagtperiode</i>	<i>Engelsk</i>	<i>Hollandsk</i>	<i>Tysk</i>
12-16	Afternoon watch	Achter-, Na-middagswacht	Nachmittagswache
16-20	Dog watch	Platvoet	Plattfuss
20-24	First watch	Eerste wacht	Erste Wache, Frühwache
00-04	Second (el. middle) watch (graveyard watch)	Hondewacht	Zweite Wache, Hundewache
04-08	Day (el. morning) watch	Dagwacht	Tag-, Morgenwache
08-12	Forenoon watch	Voormiddagswacht	Vormittagswache

Af vagtholdet udtog man til specielle jobs efter tur rorgængere og udkiksmænd, eventuelt også tops- og andre gaster, samt lanternevagter. De øvrige på holdet havde *stand-by*, dvs. holdt sig beredt til at udføre alt andet forefaldende arbejde. I farlige situationer kunne hele frivagten udpurres for at hjælpe med indtagning af sejl, pumpning osv. Denne *allemandstørn* beskar den i forvejen korte hviletid, og der gaves selvfølgelig ikke kompensation for den.

Inddelingen i 4-timers vagtperioder synes os at være selvfølgelig til søs, selv om der før systemets opkomst kan have været tre timers vagter, svarende til den normale inddeling i de »kanoniske tider« på land. Ordet *kvartér* (fransk *quart*) for vagten, især på orlogsskibe, er

<i>Skandinavisk (dansk)</i>	<i>Fransk</i>	<i>Italiensk</i>	<i>Spansk</i>
Eftermiddagsvagt	quart de midi à 4 heures	guardia dalle 12 alle 4	guardia de 12 á 4
Platfod	quart de 4 à 8 heures	guardia dalle 4 alle 8, mezza guardia	media guardia
Førstevagt	premier quart	prima guardia (el. veglia), princi- pio de notte	primera guardia, guardia de prima
Andenvagt, hundevagt	deuxième quart	seconda guardia (el. veglia), mezza notte, medora	guardia de media, medora
Dag-, morgen- vagt	quart du jour, diane	terza guardia, guardia del mattino, diana	guardia de alba, diana
Formiddagsvagt	quart de 8 à midi (12 heures)	guardia dalle 8 alle 12	guardia de 8 á 12

blevet tydet som en oprindelig firdeling af étmålet i 6 timer, men angiver snarere, at mandskabet oprindelig var delt i fire hold (om en anden forklaring se note ³⁹).

I ældre maritime ordbøger, som øjensynlig har skrevet flittigt af efter hinanden, nævnes desuden vagter på 3, 5, 6, ja 7 timer, men kildematerialet støtter ikke helt disse påstande. Overalt ser vi, at 4-timers vagten fra først af har været den gængse og mest praktiske, og den har da også holdt sig op til vor tid.

Menneskene har altid haft en indre, omtrentlig følelse af tidens gang, og i klart vejr har sol og stjerner kunnet hjælpe dem, men det var først muligt at opdele og udmåle étmålet og vagten præcist, da

man opfandt timeglasset og anvendte det ombord. Man brugte normalt et halvtimes sandur eller »glas«, der stod eller hang foran rorgængerens. Så snart det var udløbet første gang på vagten, vendte han det og slog et slag på skibsklokken: ét glas. Når det næste gang løb ud, var der gået to halvtimer, altså én time. Glasset vendtes atter, og der sloges to sammenhængende slag (2 glas): kling-kling. Efter atter en halv time vendtes glasset tredje gang og der sloges 3 glas: kling-kling, kling: halvanden time var gået. Og således fortsattes der alle vagtens 4 timer eller 8 halvtimer igennem. Med 8 glas: kling-kling, kling-kling, kling-kling, kling-kling, var vagten tilende, og frivagten afløste det vagthavende hold, som derpå skejede ud (fik fri).

Indikatorer i kildematerialet

Når man skal efterspore, hvornår vagtsystemet er opstået, må man undersøge det velkendte ældre kildemateriale påny og vurdere det med friske øjne under en hidtil ikke anvendt synsvinkel. Som *indikatorer* for systemets eksistens gælder først og fremmest *timeglassets* og *skibsklokkens* tilstedeværelse som grundlag derfor. Dernæst, omend sekundært, *pindekompasset*, brugt til at udregne bestikket efter hver vagt. Endvidere må man være opmærksom på hver hentydning til og omtale af *begrebet vagt*, men nøje undersøge, om beskrivelsen uden tvivl kan tolkes som bevis for, at systemet er indført. Man kendte også visse andre former for vagt tidligere. Vigtigt er det at finde frem til *lovgivningen*, specielt ældre tiders *søretter og -artikler* for orlogsskibe og større handelsskibe, som ganske vist ingen steder beskriver systemet direkte, men gennem visse bestemmelser giver os et fingerpeg om, at det eksisterer, f.eks. ved at fastsætte strafferegler for den, der forsover sin vagt (ikke rejser sig, når han bliver udpurret), sover på sin vagt, kommer drukken på vagt, forlader sin post, lader en anden overtage den, undlader at gå under dæk, når vagten er omme o.lign. Omtales den, der sætter og overvåger vagten, nemlig *kvartermesteren* eller *profossen*, undertiden *bådsmanden*, i søartiklerne, kan man gå ud fra, at vagtsystemet er indført. Nævnelser af *søfløjten* (*bådsmandspiben*)

røber ligeledes systemets tilstedeværelse. I *beretninger om ældre sørejser* kan vagterne flere steder være omtalt, mer eller mindre tilfældigt.

Med disse punkter i tankerne har man ligesom et signalement at gå efter og véd præcis, hvad man skal søge. Ofte er det kun tilfældige småtræk, der giver én mulighed for at drage sine slutninger. Der foreligger desværre intet skriftligt fra den fjerntliggende periode, i hvilken systemet blev indført, som direkte fortæller om det eller beskriver det. Men deri er intet mærkeligt. Det ville snarere være et under, om der gjorde det. Vagtsystemet kom så hurtigt til at høre til søens rutine, at man næppe fandt det umagen værd at gå nærmere ind på det, og »opfinderen» af det har ikke efterladt sig nogen patentbeskrivelse.

Timeglasset

Timeglasset eller sanduret er en af de vigtigste opfindelser i menneskehedens historie. Det er sikkert en videreudvikling af oldtidens vandur (*klepsydra*), der talte tidens gang ved dryppende vand, men det var langt mere praktisk, idet sandet - det kunne også være pulveriserede æggeskaller el.lign. - blev opbevaret i lukkede glaskegler for at undgå fugt og urenlighed. Det kunne ikke fryse eller fordampe, det skulpede ikke, og det var let materiale. Allerede i romersk tid var glasteknikken så fremragende, at man kunne puste gennemsigtigt glas i alle ønskede former. Timeglasset, som måske er opfundet af munken *Liutprand* i Chartres i 700-årene, består af to pæreformede beholdere af klart glas anbragt med den spidse åbning mod hinanden mellem en skive med hul i, hvorigennem sandet kunne løbe. Man tætnede forbindelsen mellem keglerne med voks eller kit, beviklet med tråd. En træ- eller metalramme beskyttede glassene.

Som senere skal nærmere omtales, deltes døgnet fra ældgammel tid på en for os, der lever med et ur i hånden, besynderlig måde.

Den lyse tid fra solopgang til solnedgang var opdelt i tolv dagtimer og natten i tre (også fire) nattevagter à hhv. fire eller tre timer. Disse timer og nattevagter var elastiske, idet de rettede sig efter solen: om sommeren var dagtimerne lange og nattevagterne korte, og



To logglas (28 og 14 sekunder) og et halvtimesglas fra 1800-årene. Middelalderlige »sandure« er næppe bevarede p.g.a. glassets skrøbelighed, men faktisk har typen med de beskyttende, ofte smukt drejede stave mellem de flade endeplader ikke forandret sig. Timeglassenes anvendelse om bord ophørte med første halvdel af 1800-årene på handelsskibe, men de levede videre på de trationsbundne orlogsskibe til op i 1860'erne. Sandure bruges nu vel kun til at kontrollere kogning af æg. - Handels- og Søfartsmuseet. *Sand and log glasses (19th century) of the same type as in the 13th century when they were introduced on board as timekeepers, making the »invention« of the watch-system possible. The oldest hourglass for maritime use was mentioned in 1295 on board an English ship.*

om vinteren omvendt. På grund af dagens daglige tiltagen mellem vinter- og sommertid (21. dec. og 21. juni) og aftagen mellem sommer- og vintertid er hver dag forskellig i længde fra den foregående og kommende, selv om det kun drejer sig om et par minutter. Hvordan man uden ure har kunnet dele dagtiden i tolv ens lange, men altså hver dag lidt forskellige timer, og natten i tre eller fire ligeledes hele tiden vekslende vagter, forstår man ikke, - men det har man heller ikke kunnet gøre med nogen virkelig præcision. Alligevel har systemet med disse »temporaltider« fungeret i tusinder af år i de fleste kulturlande.

I praksis har man formodentlig slet ikke haft brug for dem, men har nøjedes med at opdele den tid, man var vågen og virkede i, i tilnærmelsesvis tre-timers afsnit. Man har forladt sig på sin indbyggede tidsfølelse og har indrettet dagens måltider derefter. I folkelig dansk overlevering har man, ligesom blandt andre folkeslag, med visse modifikationer haft en morgentid fra man stod op kl. ca. 6 til 9, en formiddag fra ca. 9 til 12 (middagstimen stod fast), en middagstid fra 12 til ca. 15, en eftermiddag fra ca. 15 til 18 og en aften fra ca. 18 til 21, - alle markeret ved måltider -, hvorefter sengetid og natten fulgte.

Indførelsen af vandure i oldtiden, men i særlig grad timeglassene i tidlig middelalder var en hel revolution, idet det betød, at man nu kunne forlade de omtalte elastiske »temporaltider« og gå over til en taktfast, præcis inddeling af døgnet i 2 gange 12 nøjagtig lige lange timer (*horæ æquales*), uanset om det var lyst eller mørkt, sommer eller vinter. Disse tidsmålere brugtes fra først af specielt i klostrene, idet man her så at sige havde et »kirkeligt vagtsystem« hele døgnet igennem, hvorefter munkene hver tredie »klokke-time« (altså ensartede timer) dag og nat skulle møde i kirken og holde gudstjeneste og fremsige »tide«-bønner. Tidligere havde det været næsten umuligt at fastslå de nøjagtige tidspunkter for disse »kanoniske tider« (*horæ canonicæ*). Klokkeren, der skulle ringe med klokken for at kalde munkene til dem, måtte bruge solur, »kærte-ur« (et lys, der brændte et vist stykke ned i løbet af timen), astrolab eller vandur. Da timeglas-



Vagtskifte nytårsnat på norsk sejlskib, slutningen af 1800-årene. Rorgængeren afløses ved rattet og »skejer ud«, dvs. får frivagt og går til køjs under hundevagten fra kl. 00 til 04. Over bestikhuset skimtes skibsklokken, og det oplyste kompas er anbragt bag glas i et nathus i skottet foran rattet. - Tegn. af Rudolf Krog i Did. H. Brochmann: Opsang fra seilskibstiden (Kristiania 1916). *Changing the watch on New Year's Eve on board a Norwegian sailing-ship. The old helmsman goes below and a new man takes over. The compass is placed in an illuminated box, the binnacle, in the card-house. On the roof is the ship's bell.*

set blev taget i brug, gik det ulige nemmere. Dette klostrenes vagtsystem - om natten talte man ligefrem om *vigilia* (våge-vagter) - var velegnet til at overtages i princip ombord med små ændringer, da man først fik ideen til et maritimt vagtsystem. Der kan næppe være

nogen tvivl om, at det faktisk er dette praktiske kirkelige system, der er blevet adapteret til skibsbrug, med timeglasset til at udmåle de ensartede (halv)timer og med skibsklokken til lydeligt at markere tiden og kalde til vagt. Det er derfor, at timeglas og skibsklokke er så vigtige indikatorer. Hvor de forekommer på et skib, kan man være sikker på, at vagtsystemet er indført ombord.

På et kalkmaleri i Siena fra 1337 finder vi den første afbildning af et timeglas. Allerede på dette tidspunkt har det dog været indført ombord. De ældste vidnesbyrd, vi har fundet herom, er fra engelske skibe i 1295, 1306-13, 1338 og 1345-46. Glassene kaldes dels *dyall*, *dyoll* (fra latin *diurnalis*, daglig, dag-), dels *orologio*, *horloge*, timemåler, i 1345-46 *orologia vitrea*, glastimemålere, men senere også *running-*, *time-*, *hour-* eller *sand-glass*. På hansestædernes fartøjer finder vi allerede før 1400 *glase* nævnt, og man må tro, at de hurtigt er blevet almindelige på andre nationers skibe. 1406 nævnes på et spansk skib, at timeglasset blev passet af en betroet mand¹.

Timeglassets funktion ombord var som antydnet først og fremmest at måle timerne for vagten døgnet igennem, men det kunne selvfølgelig også bruges til at måle tidsintervaller med andet sigte, f.eks. hvor lang tid enkelte »slag« eller »bovter« varede under krydsning, hvor lang tid det tog at gennemsejle visse distancer og også måske at måle nattens totale længde på et bestemt sted, som Kolumbus gjorde det på Haiti 1492. Senere benyttede man også 14 eller 28 sekunders sand- eller logglas til logning.

Man fremstillede glassene i forskellig størrelse. Således skulle en kompasmager i København i 1623 kunne fremstille og levere 6-, 4-, 3-, 1- og 1/2-times glas. Den foretrukne størrelse for vagtbrug var dog de sidste. 4-timers glassene var selvfølgelig til at kontrollere en hel vagtperiode, under hvilken man 8 gange vendte halvtimelasse- ne. Tyge Christensen nævner 1642 i sin bog »Ars navigationis« 24-timers glas, som dog må have været enormt store, og som man ellers ikke hører noget om. De har været til at kontrollere et helt étmaal med. Her opstod ganske vist det problem, at étmaalene ikke var lige lange, altså på 24 timer, når man var undervejs. Sejlede man i vest-

lig retning, altså *med* solen, blev det længere, sejlede man mod øst, *mod* solen, blev det kortere. Forskellen var dog forholdsvis ringe under normal fart². Tiden måtte nødvendigvis uafbrudt kontrolleres nautisk, især kl. 12 middag ved solobservation.

Ulemperne ved timeglasset var bl.a., at det ikke af sig selv kunne sige hvad klokken var. Det tilkendegav blot, når en bestemt periode - i reglen 1/2 time - var omme. Rorgængerens vendte det ikke altid præcist, når sandet var løbet ud. I varmen kunne glasset også udvide sig, så sandet randt hurtigere ud gennem hullet, - derfor var det en yndet sport for rorgængerens af og til at varme det med hånden, så vagten blev kortere. På den anden side kunne klumper eller snavs i sandet stoppe hullet. Glasbeholderne gik nemt i stykker, hvorfor man gerne havde mange reserveglas med. Dryssede sandskorn ud, blev målingen upræcis.

Først da nogenlunde nøjagtige skibsure kom frem henimod år 1800, afskaffedes timeglassene. Den traditionsrige engelske orlogsmarine brugte dem dog helt op til i hvert fald 1864, ligesom forøvrigt den danske, mens koffardiskibene næppe kendte dem efter omkring 1860. Dog længe efter den tid hørte timeglas stadig med til deres standard-reserveudstyr.

Skibsklokker

Skibsklokken må i hvert fald være lige så gammel som vagtsystemet. Den er uløseligt forbundet med timeglasset og vagtens gang samt hele étmålets rytme ombord. At »slå glas« er et meget gammelt udtryk, og betegnelsen »et glas« kan også bruges lig med en halv time.

Det synes, som om den ældste bevarede skibsklokke, formodentlig fra et tysk hanseskib, stammer fra ca. 1400. Den hænger - eller rettere hang, for i øjeblikket kan den ikke opspores - i det bekendte skipperlavshus, Haus der Schiffergesellschaft, i Lübeck, er 24,5 cm høj, men har desværre ingen indskrift, bortset fra et ikke identificeret klokkestøbermærke³. Den er faktisk ældre end den første omtale af skibsklokker, nemlig fra det engelske orlogsskib »Thomas de la Tours« (dvs. Tower of London), som ifølge et inventar fra 1420-22



Fransk skibsklokke, støbt af bronze og sølvlegering 1765 af klokkestøberen Lescuyer i Chalons. Skibsklokkerne er oprindelig overtaget fra klosterbrug, og mange af dem bærer da også langt op i tiden religiøse indskrifter. Nærværende klokke siger således: LAVDATE PVERI DOMINUM + LAVDATE NOMEN DO(MI)NI (lovsyng Herren, børn! lovsyng Herrens navn). På skibsklokken slog man glas hver halve time, når timeglasset vendtes. Højde 33 cm, slagringens diameter 24,6 cm. - Handels- og Søfartsmuseet. *French ship's bell from 1765, with a religious inscription and the name of the founder: Lescuyer at Chalons. Together with the hourglass the ship's bell was fundamental for the watch-system. The oldest known ship's bell, from about 1400, in Lübeck, has disappeared - perhaps during the last war. A bell »for the sailors watches« is mentioned for the first time 1420-22 in England.*

har *one bell for the sailors watches*. Senere nævnes flere klokker (*watche belles*) på engelske skibe i 1480-90'erne. Under vraget af det i England bjergede orlogsskib, karakken »Mary Rose«, bygget 1509 ff., fandt man en stor og velbevaret skibsklokke. Selvfølgelig havde andre landes skibe også skibsklokker, men de er tilfældigvis ikke nævnt. En anden gammel klokke hænger i et tempel i Japan. Den er dateret 1517 og stammer fra et portugisisk vrug.

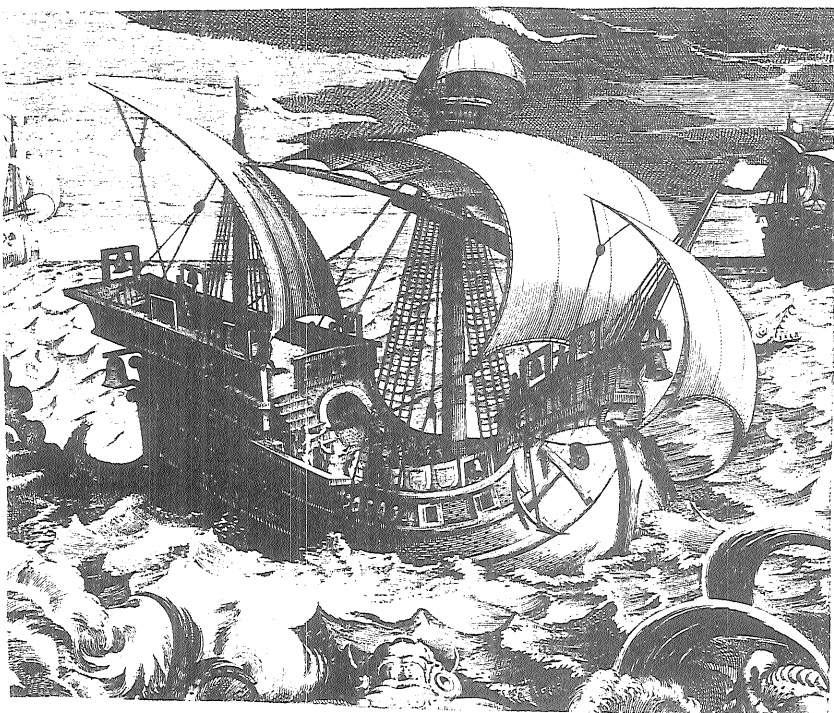
Foruden at slå glas havde skibsklokken andre opgaver ombord: at ringe (»lyde«) til bøn, gudstjeneste og begravelse (i søen), at kalde til skafning (spisning) og at sammenkalde folk i anledning af fare eller for at give dem meddelelser; endvidere at ringe i tåget vejr for at undgå kollision, - efter 1867-reglerne specielt for ankerliggere.

Skibsklokkens brug som vagtklokke kan foruden af klostrenes klokker være inspireret af købstædernes vagtklokker. I Københavns stadsret 1294 nævnes, at når vagtklokken ringede om aftenen, skulle byens vægttere være på deres plads og holde vagt, indtil samme klokke ringede af vagt om morgenen, hvorefter portvagten overtog vagt-holdningen til om aftenen. Dette kan meget vel være en ældre foranstaltning og har sine paralleller i andre landes byer, hvor vægttervæsenet var i brug. Uden tvivl er denne anvendelse af klokken også påvirket fra klosterringningen⁴.

Kvartermester og søfløjte

Kvartermesteren (eng. *quartermaster*, tysk *Quartiermeister*, fransk *quartier-maître*, også *quartenier*) eller *profossen* (fransk *prévôt*) var ofte den der ledede vagten. Første gang vi træffer en firdeling (kvartér = fjerdedel) af mandskabet ombord er i den norske Bjarkeyjar - eller Bjørkøret før 1170, hvor fire *reidhumenn* dels leder vagten, dels optræder som profosser med straffe- og politimyndighed. Herom senere.

Mens kvartér som sagt oprindeligt har betydet en firdeling af mandskabet, kommer det senere også til at stå for vagt eller vagt-hold (jfr. fransk *quart*, jfr. dog note ³⁹), som lededes af en kvartermester, selv om der efterhånden ikke var fire, men kun to (eller i sjældne tilfælde tre) hold. Således i skandinavisk, tysk, hollandsk, en-



Mærkeligt nok eksisterer der blandt de mange skibsbilleder op til omkring 1660 ikke én fremstilling af en skibsklokke om bord. Til gengæld viser dette fantasistisk af Theodore Galle efter Johs. Stradanus ca. 1560 - gengivet i udsnit - et tomastet skib, forsynet med mindst 13 klokker, hvoraf de 10 kan ses: på skansen 5, på bakken 4, midtskibs én, alle i klokkegalger, og i forstævnen og agter 3 hængende klokker. Ifølge den latinske indskrift plejer kaptajner, som sejler i de »erythræiske«, dvs. indiske farvande, at hænge alle disse klokker på skibet for at deres klang skal bortskræmme havets uhyrer og hvaler. *No illustrations of ship's bells are known before about 1660. This imagined engraving from about 1560 shows an East Indiaman with at least 13 bells in bow and stern, on the foc's'le and quarterdeck, whose toll is supposed to frighten away both sea-monsters and whales.*

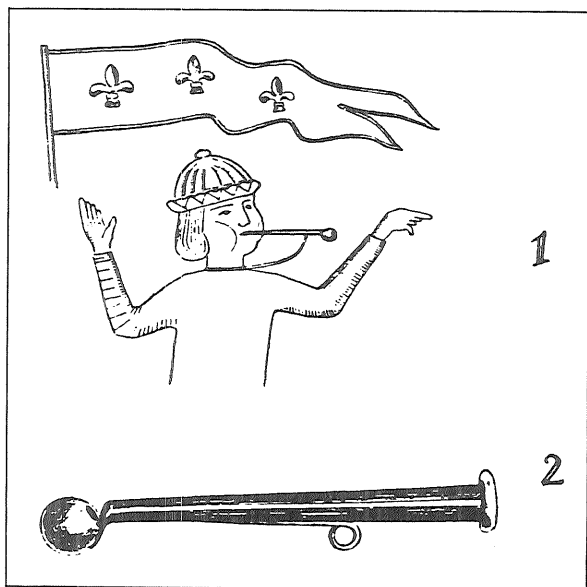
gelsk, fransk og portugisisk. Efterhånden blev mange andre opgaver ombord lagt over på ham: holde skibet og dets redskaber og inventar i orden, sørge for renholdelse, tage tørn ved rat og ror, have opsyn med skibsbådene, uddele rationer, kaste loddet, stuve lasten

osv. Kort sagt: han gled over til først og fremmest at blive hvad vi med et moderne udtryk kalder *bådsmand*, dvs. arbejdsformand, men stadig med bemyndigelse til at udpurre og kontrollere vagten samt straffe overtrædelser. De nominelle ledere af vagtholdene var på senere tiders skibe kaptajnen og styrmændene.

De tre betegnelser kvartermester, profos og bådsmand går tit over i hinanden, så deres arbejdsområde ikke altid er helt klart afgrænset. I reglen kan man dog gå ud fra, at de har haft en eller anden forbindelse med vagtordningen. (For at undgå misforståelser skal det her nævnes, at ordet »bådsmand« endnu til op i 1700-årene brugtes lig matros, sømand; i nærværende arbejde anvender vi det i den moderne betydning: underordnet befalingsmand).

Disse underofficerers attribut var, foruden stokken eller tampen til at sætte fart i folkene eller straffe dem, *bådsmandspiben* eller *søfløjten*. En *siblet* (fransk *sifflet*) nævnes første gang på en genuesisk galej 1250, hvor den gav signal til armbrøstskytterne, som derpå fuldt bevæbnede kom på dæk nede fra banjerne. Måske kan den også have været brugt til at angive takten for roerne. Den ses afbildet på et siciliansk tæppe fra ca. 1375-1400. På det engelske orlogsskib »Gracedieu« nævnes en *whistle* 1418, og på et tysk skib omtales en *siiflith* 1469. Man må formode, at den her, ligesom i de talrige andre tilfælde fra slutningen af 1400-årene og senere, har været brugt af bådsmanden til at give kommandoer ved aftalte signaler vedrørende forskellige slags manøvrer og arbejder ombord - på et stort skib går fløjtens lyd bedre igennem end den menneskelige stemme -, og ikke mindst for at purre ud: kalde frivagten på dæk til afløsning. Fra en portugisisk vestindiefarer nævnes i 1580'erne direkte, at kvartermesteren, lederen af vagten, bærer en sølvfløjte⁵. Den har været bådsmandens hæderstegn og praktiske kommandogiver op til vore dage, især på orlogsskibene.

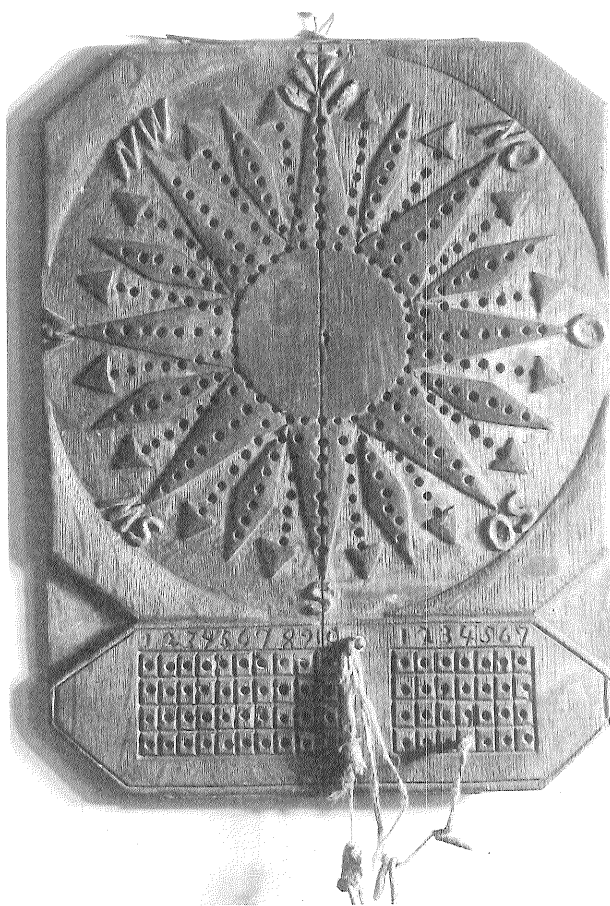
Det må tilføjes, at de tidligste kvartermestre, vi har fundet omtalt, er »quatre quarterniers« i den franske orlogsflåde under Charles V (1364-80) og »Quarter Maisters« i den engelske flåde 1442. I Danmark nævnes 1536 »fyre Quarthere Mestere«.



Søfløjten eller bådsmandspiben, også kaldet siblet (fransk *sifflet*), nævnes første gang 1250 og afbildes på et siciliansk tæppe fra ca. 1375-1400 (fig. 1). En middelalderlig fløjte er bevaret i Wien (fig. 2). Senere blev de mere udpyntede, men i princip ændrede de sig ikke. Med fløjten udpurredes frivagten af kvartermesteren, profossen eller bådsmanden, når den skulle tørne ud. I det hele taget blev fløjten ofte brugt på orlogsskibe og større skibe til at give kommandosignaler. I 1500-årene var forsølvede piber ærestegn for søofficerer. - Efter skitser i *Mariner's Mirror* 9 (1923). *The boatswain's whistle or call was mentioned for the first time in 1250. It was taken over by the leader of the watch (quarter-master, »policeman«, etc.) and used in order to wake the sleeping watch below and generally for giving command signals on larger ships. Fig. 1 shows the use of the whistle about 1375-1400 (Sicilian tapestry), and fig. 2 a medieval whistle (in Vienna).*

Pindekompasset

Pindekompasset kan være en sekundær indikator for vagtsystemet. Det er en træplade med udskåret kompas med 8 huller i hver af de 32 streger og med 8 med små træ- eller benpinde forsynede snore, fastgjort i rosens centrum. For hver gang der var gået en halvtime af vagten og blev slået glas, satte rorgængereren en pind ind i et hul i den



Et af de ældste bevarede pindekompasser findes på Handels- og Søfartsmuseet. Det dateres til ca. 1680 og er udskåret i en egeplade. Foroven kompasrosen med de 32 streger, hver forsynet med 8 huller. Hver halve time ved glasslagningen satte man en pind i hullet (startende fra centrum) for den styrede kurs - pindene og deres snore er gået tabt-, hvorved man efter vagtens udløb med større eller mindre fejlmargin kunne »gisse«, gætte sig til en middelkurs. Forneden 4 rækker huller til angivelse af den hver time loggende fart i knob (t.v.) og favne. Også disse resultater blev »koblet« sammen til en middel-fart og indgik i bestikket. *One of the oldest preserved traverse-boards is this, from about 1680. In the compass small pegs - now missing - were put into a hole every half hour at the stroke of the bell, showing the steered course, and every hour the speed was measured in knots and fathoms (below). At the end of the watch the course and speed were combined in dead-reckoning in order to estimate the ship's position. Very ingenious, but often far from accurate!*

pågældende kompasstreg for den styrede kurs, begyndende inde fra centrum. Når vagtperioden var til ende, sad de 8 pinde hver i sit hul, og ved at koble deres kursangivelser sammen kunne man finde frem til middeltkursen, den »styrede kurs« for hele vagten. Således gik det étmålet igennem, og ved at holde resultaterne fra hver vagt sammen fik man som resultat en gennemsnitskurs, der blev indført i skibsjournalen og som sammen med den gennemsnitlige fart, der samtidig kunne markeres med pinde i en række distancehuller i brættet under kompasrosen, brugtes til bestikudregningen for så nogenlunde at *gisse* (finde frem til) positionen og sætte den ud i søkortet.

Man mener, at pindekompasset var kendt i senmiddelalderen - Kolumbus må have brugt det -, men først omkring 1550 nævnes det direkte i et engelsk værk under det velkendte navn *traverse-board* (overfartsbræt, sejladstavle).

Ændringer i mandskabsstrukturen

Motiveringen for at indføre vagtsystemet hænger på det nøjeste sammen med udviklingen i skibsbyggeriet i højmiddelalderen. Skibene blev både højere og længere, og tonnagen voksede. Omkring 1200 afløstes styreåren af stævnrøret, og efterhånden erstattedes klinkbygningen af kraelbygning. I 1400-årene blev det muligt at give fartøjerne flere master. Allerede i 1300-årene var man begyndt at bygge en række efter datidens forhold meget store orlogsskibe. Disse krævede langt flere folk end før, og det bevirkede igen en strukturændring af mandskabet med en graduering og specialisering inden for de enkelte besætningsmedlemmers arbejds- og ansvarsområde.

Det hævdes gerne, at der i tidlig middelalder ikke var nogen større forskel på handels- og krigsskibe. Helt rigtigt er dette dog næppe, idet der allerede i vikingetiden var en tydelig forskel på de smalle og hurtige langskibe til krigsbrug og de bredere og langsommere skibstyper som f.eks. knarren, der var et decideret handelsskib. Man kan også gå ud fra, at da man begyndte at forsyne skibene med for- og agterkasteller, var disse specielt til kampbrug. Da kilderne

ofte lader os i stikken, vil vi i det følgende betegne skibe til militært brug og med krigere ombord som *krigs- eller orlogsskibe*, idet vi ser helt bort fra, at det sidste ord i 16-1700-årene har fået en sekundær betydning på dansk, hvor det betegner linieskib med to eller tre kanondæk. Ordet orlog er en meget gammel betegnelse, som træffes i flere sprog og som betyder: uden for lovlige tilstande, altså krig, specielt til søs. Endnu et stykke op i 1600-årene havde orlogsskib på dansk sin oprindelige betydning: krigsskib.

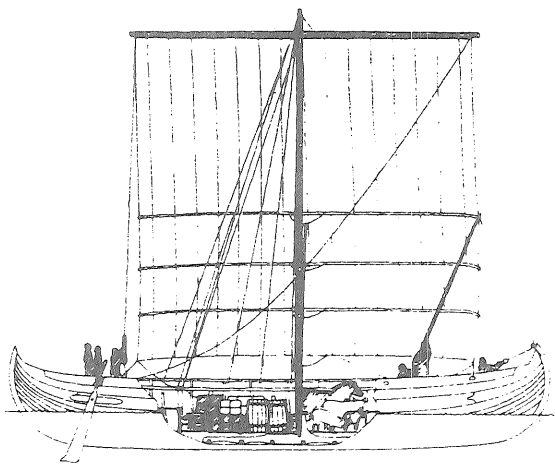
I sagatid og helt op i 1300-årene ejedes mange nordiske *handelsskibe* ligesom i oldtiden af én eller flere købmænd, tit i fællig med hinanden som et slags partrederi. Købmændene udrustede i fællesskab skibet og drog selv afsted med deres varer til fremmede steder, hvor de solgte dem og indtog ny ladning. Som parthavere var de *skibherrer* - en betegnelse der senere blev til *skippere* -, men det er klart, at de ikke alle havde forstand på sejlads, så enkel den efter vore synspunkter end måtte være. Der var gerne en af dem, som var kendt som specielt søkyndig, en *farmand*, formodentlig fordi han havde samlet købmændsmæssige erfaringer og nautisk viden på tidligere rejser, og ham valgte de da til udreder af skibet og til skibsstyrer, skibsfører, styrmand eller hvad de nu kaldte ham. I virkeligheden var han som en slags kaptajn, dog uden at han helt havde en sådans autoritet, idet han sad sammen med de andre købmænd i skibrådet, som godt kunne gribe ind i hans navigation på uheldig måde. Købmænd, der ikke var parthavere, kunne også leje skibsrum til deres fragt, måske mod at hjælpe til med arbejdet ombord.

Man må regne med, at de forskellige købmænd tog nogle af deres trælle eller huskarle med, og at disse blev sat til at hjælpe med roning og de almindelige skibsarbejder, som ikke var særlig komplicerede, tillige med grovere muskelarbejde som lastning og losning, ankerhivning, øsning osv. I de små skibe var der ikke plads til mange søfolk, men der var ved siden af disse ufaglærte dog brug for enkelte maritime specialister som f.eks. en pilot (lods, *ledsagemand*, dvs. vejviser), en rorgænger til at passe styreåren (sideroret), en udkiksmænd i forstævnen (*stavnbo*) og en kok (*madsvend*) til den ganske vist

ret enkle madlavning ombord. Disse erhvervssøfolk forhyredes i reglen på den måde, at de ikke fik kontant hyre, men havde ret til at tage et aftalt rummål af *føring* med, dvs. deres egne varer, som de undervejs kunne sælge for egen regning. De var altså ikke egentlige lønslaver, men snarere kolleger til købmændene, omend på et lavere standsniveau, og interesserede i købmandsfærdens lykkelige udfald og en sikker transport.

Det gælder både for fremmed og for nordisk søfart, at der blev brug for og plads til flere erhvervssøfolk og også skibsembesdmænd, efterhånden som handelsskibene blev større og transporterne blev omlagt, så købmændene ikke længere selv fulgte med, men gik over til at befragte andres skibe til deres varer. Det var nødvendigt at have specialister som f.eks. en styrmand eller to til at bistå skibsføreren, en lodhiver til at hive loddet og måle dybden, en sejlmaker til at reparere sejl, en tømmermand til at vedligeholde skrog og rejsning, en skriver til at føre regnskab, tage sig af det voksende skriftlige arbejde, måske føre en nødtørftig logbog, samt andre professionelle søfolk, der både havde oplæring og armkræfter nok til at kunne klare manøvreringen af den efterhånden mere komplicerede rig, ankerhivning, lastning, stuvning, losning, kalfatring, øsning, pumpning osv. Fremdeles en proviantforvalter til at tage sig af spise- og drikkeforrådene, en kahytstjener (*skalk*) til at servere, på fornemme skibe måske en trommeslager eller trompeter. For at lede og holde styr på den brogede skare blev der forhyret bådsmand, og flere skibe havde endda en mestermand (*profos*) som politivagt og straffefuldbyrder. Alt dette kom ikke på én gang, men efterhånden groede der et kompliceret skibsmandskab i moderne forstand frem, veluddannet og erfarent, så hvert enkelt medlem var i stand til at overtage en del af de tidligere specielle arbejder: rørtørn, udkik, sejlmanøvrer, lodhivning, kompas aflæsning osv.

På tyske hansekogger nævnes i 1300-årene følgende besætningsmedlemmer: skibsdrenge, jungmænd og matroser, kok, tømmermand, bådsmand, skibmand, styrmand, skibsskriver og på større skibe også en proviantmester⁶.



Det epokegørende fund 1962 af de fem skibsvrag fra vikingetiden i Peberrenden ved Skuldelev udvidede vort kendskab til datidens mangeartede skibstyper betydeligt. Her ses en rekonstruktion af det 16,3 m lange og 4,5 m brede Skuldelev I-skib, et handelsskib, muligvis af den fra sagaerne kendte »knar«-type, med indtegnede varebatter, tønder, husdyr og mandskab. Man må vel forestille sig, at de handelsskibe, der f.eks. var i fart på Island, må have været noget større. - Rekonstruktion af Erik Andersen og Ole Crumlin-Pedersen. *The remarkable find of five shipwrecks from the Viking age off Skuldelev, in the fjord of Roskilde, in 1962, has shown us various types of merchant ships. This reconstruction of the Skuldelev ship I (16.3 m long) gives an idea of how the cargo could have been stowed in the open hold. The Atlantic-going ships may have been somewhat bigger.*

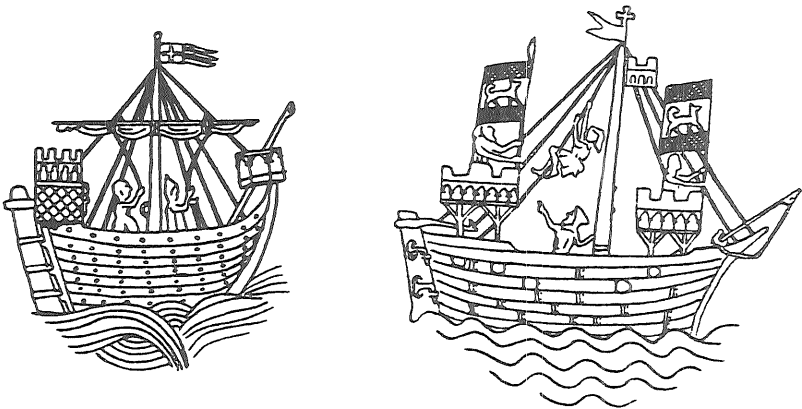
Under denne udvikling blev den demokratiske individualisme og lighed, som muligvis i nogen grad - vi ved ikke hvor udpræget - har været tilstede i ældre tid, trængt tilbage hos de menige mænd. Har der før muligvis hersket en noget afslappet kommandostruktur, var den nu ikke længere på sin plads men forsvandt, og det i nogen grad patriarkalske forhold mellem skipperen og mandskabet, som af og til nævnes, ændredes eller ophørte. Et svælg opstod mellem før- og agtergasterne, og der måtte efterhånden opsættes specielle skibsartikler, der ikke levede megen ret for de menige, men som gav klare og hårde retningslinier for at ordne de konflikter, der nemt kunne

opstå. Skibsofficererne måtte, for at skibet kunne fungere, kræve en hård disciplin opretholdt og gennemtvunge en ubetinget lydighed m.h.t. udførelsen af de givne ordrer uden diskussioner og mukken fra eventuelle kværuanters side.

Navigationen blev også sikrere, dels fordi der skete en omend langsom udvikling af hjælpemidlerne, dels fordi officererne fra at være en slags amatører gik over til helt at blive fagfolk. Hvordan hyrens størrelse har været i forhold til tidligere, er ikke nemt at sige. Endnu langt op i tiden var føringsretten en del af hyren på f.eks. kina- og ostindiefarerne (i Danmark endda til efter 1800), men normalt måtte søfolkene føle sig som en slags transportarbejdere, som fik fast hyre foruden kosten og opholdet ombord.

Skipperens magt og ansvar blev også større og større, jo flere værdier der blev ham betroet, ligesom skibsrådets indflydelse gik tilbage. Det havde tidligere været nødvendigt for skipperen at spørge dette i alle mulige faglige tilfælde, f.eks. om rette tid for afsejlingen, om kursen, om bestikudregning, og på grund af rådets manglende sagkundskab var det ofte udartet til ørkesløse og usaglige diskussioner og flertalsbeslutninger, han havde måttet tage et vist hensyn til, selv om de for en fagmand at se var nok så tåbelige. Nu fik han langt mere autoritet og blev kaptajn på skuden »næst Gud«. Han kunne efterhånden nøjes med at rådspørge skibsrådet i farlige situationer, hvor han gerne ville have sin ryg fri og lægge en del af ansvaret på rådet. Vel var det et nederlag for demokratiet ombord, at det var skipper og styrmænd, der bestemte, og at folkene fik lukket munden, men en sejr for effektiviteten. På et skib kunne folkestyret i dets mest groteske former være en farlig ting, ikke mindst når en nødsituation indtrådte, hvor der skulle handles hurtigt. Skipper og styrmænd optrådte efterhånden enevældigt som de bedstuddannede. På den anden side måtte skipperen opadtil også tage et stort hensyn til rederen eller parthaverne, både i skib og ladning. Det styrkede hans stilling, at han ofte selv havde part i sit skib, så han ikke kun var en simpel, omend bedre aflagt lønmodtager.

Udviklingen på *orlogsskibene*, der stadig voksede i størrelse efter



I begyndelsen af højmiddelalderen udvikles nye skibstyper, ikke så elegante og hurtige som de nordiske, men med større lasteevne p.g.a. de højbordede sider. Masten med det store råsejl er suppleret med et bovspryd, og for og agter er opsat kasteller, vel specielt til brug på krigsskibe. Kastellerne voksede senere sammen med skroget som bak og skanse. Omkring år 1200 opgav man styreåren eller sideroret, som erstattedes med stævnroret. Der var et eller to dæk. Byseglet t.v. fra Ipswich, ca. 1300, viser den vesteuropæiske skibstype *nef*, øjensynlig klinkbygget, mens Dammes bysegl fra 1309 forestiller den specielt i hanseforbundet brugte *kogge* (her kravelbygget). - Efter Paul Heinsius: *Das Schiff der hansischen Frühzeit* (Weimer 1956). *The ships of the late Middle Ages were clumsier and slower than the Viking ships, but carried a bigger cargo. The ships' sides were higher (clinker and/or carvel built), the stern rudder had replaced the steering oar (about 1200), castles were set up fore and aft, and the bowsprit came in use. There were one or two decks. Townseals of a nef (Ipswich, about 1300) and the popular Hanseatic cog (Damme, 1309).*

militær nødvendighed, gik endnu stærkere end på handelsskibene. Ligesom de havde de først og fremmest brug for sagkyndige piloter eller lodsmænd, da det blev skik at udnævne kaptajner og admiraler mere efter deres byrd end efter deres maritime kunnen.

De ældre tiders krigere, orlogsgasternes forgængere, var sikkert i hel gammel tid en flok mere eller mindre selvrådige individualister. Man må formode, at deres høvdinge har haft anseelse og magt til at opretholde disciplinen, ellers ville de mange vikingetogter f.eks. al-

drig have kunnet få succes. Gasterne har foruden at opfylde deres krigeriske opgaver skullet deltage i det legemlige arbejde ombord: roning, sejlsætning, øsning osv. Man må dog langfra tro, at alt gik efter bedste beskab. Som vi vil få at se senere, var mandskabet i hvert fald efter vikingetid opdelt i grupper med ordenshåndhævere, der sørgede for, at eksisterende bestemmelser blev overholdt, og straffede overtræderne. Efter tur måtte de deltage i forskellige former for vagttjeneste. Før mønstringen havde de, som det var skik i hvert fald inden for den norske ledingsflåde, måttet aflægge ed på at ville underkaste sig de forskellige bestemmelser⁷.

Efterhånden krævede orlogsskibene også flere fagfolk, dels uddannede sømænd for at sejle skibet, dels officerer og underofficerer til at opretholde ordenen ombord, men også andre som proviantforvaltere, kahytstjenere, våbenmestre og efter krudtets fremkomst kanonérer og ammunitionsvogtere. For de større skibes vedkommende skibspræst, skibsmester (barber/læge) og skrivere, trompetere og trommeslagere. Hertil kom den medførte soldateske, som var krigshåndværkere og ikke deltog i skibsarbejdet, men nok i vagterne af militær art.

På venetianske orlogsskibe nævnes allerede i begyndelsen af 1000-årene foruden soldater: roere, sømænd, tømmermænd, stenhuggere (for at tilhugge stenkugler til bliderne), kalfatrere, trompetere (til at give signaler) osv. Der må sikkert også have været sejlma-ger og kok. - Franske orlogsskibe kunne i 1300-årene foruden soldater og almindelige søfolk have tømmermænd, tønde- og bøttemagere, bødkere, kalfatrere, bartskårere (fungerende som kirurger), rådgivere (piloter?), skrivere, skibspræster, tromme- og paukeslagere, kokke.⁸

For at tydeliggøre udviklingen kan en opremsning af officerer og underofficerer på kong Henry VIII's for sin tid kæmpemæssige engelske orlogsskib »Henry Grace à Dieu« (populært: »Great Harry«) søsat 1514, tjene: kaptajn, styrmand, 4 piloter (navigatører), 4 kvartermestre hver med sin mat, bådsmand med mat, chalupfører med mat, overtømmermand med mat, undertømmermand, 2 kalfatrere,

proviantforvalter, 3 hovmestre, 3 kokke hver med sin mat, 2 sejlvogtere hver med sin mat, 2 konstabler hver med sin mat. Dertil kom talrige gaster og marinesoldater⁹.

Justitsen på orlogsskibene måtte naturnødvendig blive endnu strengere end på handelsskibene. Søartiklerne, som der er bevaret mangfoldige af, truede med strenge straffe, ofte dødsstraf, for holdsvi små forseelser. Det gjaldt om at opretholde en stram disciplin og en ubetinget lydighed.

I de spanske »Pardidas« fra 1266, love for krigsførelsen til søs, siges, at orlogsgasterne skal være modige, adrætte og søvante, og desuden intelligente, veldisciplinerede og kvikke til at udføre de givne ordrer, - og hvis de ikke gør det, skal de straffes i forhold til forseelsens alvor¹⁰.

Den her skitserede udvikling fandt sted i alle de søfarende nationer. Selv om almindelige beretninger mangler, kan vi efterspore den i de talrige søartikler, som ganske vist siger, hvordan forholdene skal være, men ikke hvordan de var. Ændringen har sikkert fundet sted gradvis, men det er vel ikke helt forkert at antage, at den helt gennemgribende er sket i 12-1300-årene på større skibe, således at den praktisk talt kan siges at være gennemført overalt i 1400-årene. Under disse forhold har indførelsen af vagtsystemet simpelthen været en nødvendighed.

Nattevagter

Selv om vagtsystemet forekommer os at måtte være fremkommet i én støbning fra begyndelsen af, er der dog enkelte støberande, der røber, at det ikke er gået så let. Som man kan sige sig selv, har det ikke så få rødder i fortiden. Vi har uvilkårligt den opfattelse fra århundreders beretninger fra handelsskibe, at det hovedsagelig er af civil karakter, men det er tydeligt, at det i høj grad bygger på krigs- og politimæssige og som nævnt kirkelige vagtordninger. Den militære vagt, som de ældste love i væsentlig grad omhandler, er først og fremmest opsat i forsvars-, advarsels- og sikringsøjemed, mens den egentlige søvagt omfatter både skibets sikkerhed og sejlads, samt alt

forefaldende skibsarbejde ombord, måltider, tidsinddeling m.m. De vagter, vi især hører om langt tilbage i tiden, er *nattevagterne*. Der er grund til at se lidt på dem her.

Så langt vi kan gå tilbage, har man, som tidligere nævnt, inddelt den lyse dag i 12 timer og den mørke nat i nattevagter. Babylonerne havde tre nattevagter, kaldet »når stjernerne bliver synlige« eller *første vagt*, »midnat« eller *anden vagt*, »grålysning« eller *tredje vagt*. Jøderne (iflg. gl. testamente) og grækerne overtog dette system. Romerne derimod delte natten i fire nattevagter: *prima, secunda, tertia og quarta vigilia*, hvilket system jøderne på Kristi tid havde overtaget, jfr. ny testaments tidsangivelser: aften, midnat, hanegal, morgen (eller fjerde nattevagt). Disse tidsafsnit, som var af ulige længde alt eftersom natten var lang eller kort, går tydeligt nok tilbage til en militær vagtinddeling med afløsning af vagten i nogenlunde regelmæssig rytme.

Nattevagten på krigsskibene både i Norden og det øvrige Europa har været delt i tre afsnit, formodentlig inspireret af inddelingen blandt landtropper, både i oldtid og middelalder. Allerede i den ældre Edda (fra 900-årene eller måske tidligere) nævnes i Helgakvidha Hiorvarzsonar vagten i »den første del af nætterne«, og det er ganske åbenbart, at en sådan ældgammel nattevagt ombord har spillet en afgørende rolle ved udformningen af vagtsystemet. I moderne tid starter søvagten med kl. 12 middag, étmålets begyndelse (se tabellen over vagternes navne), men man kan tydeligt se, at dette ikke har været det oprindelige. Lige så langt tilbage de skriftlige kilder går, dvs. til Kolumbus' tid (1490'erne), har vagten fra kl. 20 til 24 heddet *første vagt* (eng. *first watch*; holl. *eerste wacht*; tysk *erste Wache* eller endda *Frühwache*; fransk *premier quart*; ital. *prima guardia* eller *prima veglia* = nattevagt, *vigilia*; også *principio de notte* (nattens begyndelse); spansk *primera guardia*), mens vagten 00-04 kaldes *anden vagt* - på holl., tysk og skandinavisk dog hyppigst med et slags slangudtryk *hundevagt*, som tidligere nævnt - (eng. *second* eller *middle watch*; fransk *deuxième quart*; ital. og spansk bl.a. *medora* (=latin *media hora*, den midterste time, midnat)). Vagten fra 04 til 08 kaldes på skandinavisk *dag-* eller *morgenvagt* (eng. *day* eller *morning watch*; holl. *dagwacht*; tysk *Tag-*, *Morgenwa-*



che; fransk *diane* (= dagvagt, afledt af latinsk *dies*=dag, ofte forvekslet med lysets gudinde Diana); ital. *terza* (tredje) *guardia* eller *diana*; spansk *diana* ell. *alba*, efter lat. *albus* = hvid).

Det ses meget klart, at disse tre vagter, som omfatter halvdelen af døg-

Som beskrevet i teksten er nattevagten en meget gammel og vigtig foreteelse, som i høj grad er et af grundlagene for vagtsystemet. Vi kender ingen illustrationer af ældre tiders mænd under nattevagten, men må nøjes med dette træsnit af en vagtmænd fra 1877. Bortset fra dragten: sydvest, dobbeltradede stortrøje og lange bukser, og de ændrede skibs- og havneforhold har situationen næppe ændret sig meget. Hundevagten er stadig en klam affære, og vagtmændens tanker og følelser har sikkert svaret dertil. *A watchman during the »graveyard watch« (woodcut from 1877). We have no pictures of the night-watch in olden days but, generally, it cannot have been much different from what it was on the last sailing-ships. The night-watch was one of the most important ingredients of the watch-system and goes back to times immemorial!*

net, nemlig natten i modsætning til dagen, danner et sammenhængende hele, og deri ligger utvivlsomt kimen til vagtsystemets tidsinddeling.

Langt op i tiden, på hollandske orlogsskibe helt op til 1890'erne, har man haft en klar erindring om, at vaggens begyndelse ikke er kl. 12 middag, men kl. 20 aften, idet man på det tidspunkt begyndte første vagt med visse højtidelige, religiøse ceremonier, som man på dansk kaldte at »opsætte natglasset«, hvilket vil sige at sætte lys eller lampe i nathuset, så man kunne se kompasset. Vi skal senere omtale de katolske traditioner i den anledning under Kolumbus' rejser og kan tilføje, at man i protestantisk tid fortsatte dermed, ovenikøbet med visse katolske træk. 1543 omtaler Jehan Bytharne skikken i sin *Book of War* og siger: Når man sætter vaggten ved solnedgang, bør man samtidig synge aftenbønnen til Vor Frue foran hendes billede, - som sikkert har stået foran stormasten. På hollandske og skandinaviske skibe, især orlogs- og kompagniskibe, - i Danmark endnu efter år 1800 - foregik vaggtskiftet kl. 20 på den måde, at profossen, der ledede vaggten, slog med sin stok på stormasten, foran hvilken den afgående og den afløsende vagt blev mønstret, og udråbte vaggten, forbundet med advarsler mod drikkeri og formaninger om at passe sin vagt. En sømand, ofte den yngste *pøtke* (skibsdreng), der i kraft af sin ungdom ansås for at være den mest ufordærvede ombord og derfor på bedre talefod med Vorherre, fremsagde den gamle katolske velsignelsesformular *Benedicite* (lover Herren), kaldet »det gode ord«, ofte i versform. Derefter sang alle en salme, og en bøn blev fremsagt i fællesskab. Lampen blev derpå tændt i nathuset, så rorgængerens kunne se kompasset,

udkik og rorsmand blev »forfanget« (afløst), og frivagten gik til køjs. Datidens mange salme- og andagtsbøger for søens folk, ja endda nogle af læsekortbøgerne (sejladsanvisninger), indeholdt tekster og salmer til brug ved højtideligheden¹¹.

Et andet vidnesbyrd om, at vagten begyndte at dreje om aftenen, har vi i den almindeligt overholdte tradition, at når et sejlskib afsejlede fra havn, opsattes den første vagt ombord kl. 20 og ikke før.

Vi har altså i virkeligheden tre forskellige tidspunkter, på hvilke døgnnet begynder: det civile (borgerlige) døgn kl. 00 (midnat), det nautiske døgn eller étmaal kl. 12 middag og vagtdøgnet fra først af kl. 8 aften. Som omtalt har vagtdøgnet nu i århundreder fulgt étmålet og starter kl. 12 middag.

Begrebet nattevagt som tidsmæssig inddeling må på et meget tidligt tidspunkt, længe før vagtsystemets indførelse, være indgået i søens rutine, også på handelsskibe. I hvert fald har man specielt om natten haft brug for en udkiksmænd, og denne må også være blevet afløst med bestemte mellemrum, selvfølgelig følgende de omtalte nattevagter. Heraf fremgår, at man må have haft en vis turnus for afløsningen. Kilderne melder dog ikke noget herom før langt op i tiden, som senere skal berettes.

I virkeligheden ligger der en besynderlig uensartethed i ældre tiders inddeling af døgnnet: på den ene side de tolv dagtimer, på den anden tre eller fire nattevagter, som tidligere omtalt. Det føles ligesom der ikke er nogen logisk sammenhæng mellem døgnets to dele, den lyse og den mørke, - vel på grund af en gammel og naturligt forklarlig vagtordning: om natten holdes regelmæssige vagter mod fjender, tyve, røvere og andre farer, mens det ikke synes slet så nødvendigt om dagen, når mørket ikke ruger. Og det lader til, at denne forskel traditionelt har holdt sig langt op i tiden, både med hensyn til vagtholdningen til lands og, hvad der her interesserer os, til søs. Dette forhold, der ikke har været iagttaget før, kan vi ikke se bort fra her, da det spiller en stor rolle under drøftelsen af systemet.

Mens interessen specielt har samlet sig om den vigtige nattevagt, hører vi nemlig i middelalderen meget lidt om en vagtordning for

dagen, den lyse halvdel af étmålet (kl. 08-20). Selv fra Kolumbus' rejse 1492-93, beskrevet i hans dagbog, og Magellans rejse rundt jorden 1519 ff., skildret af Pigafetta, foreligger der faktisk ikke noget om, at man også har haft vagt om dagen. Deraf kan man naturligvis ikke slutte, at den ikke har eksisteret. Såsnart man var begyndt at måle nattevagten ved hjælp af halvtimesglas, har man selvfølgelig stadig fortsat med at vende glasset hver halve time dagen igennem og slået glas, så det er ret usandsynligt, at man ikke også har haft vagt om dagen. Måske kan dagvagten være opkommet i forbindelse med, at man er begyndt at kontrollere tiden ved at måle solhøjden kl. 12 middag. Det er muligt, at vagtordningen i dagtimerne har været mere enkel - måske en to-skiftevagt i modsætning til nattens treskiftevagt, som i hvert fald nævnes fra Magellans ekspedition.

Man kan ikke helt frigøre sig for den tanke, at vagt om dagen kan være en senere tilkommen foreteelse nogle steder. På italienske galejer i 1400-årene var der således ni underofficerer, hvoraf de fire dygtigste passede roret og én holdt udkik - det vil vel sige, at de stod i spidsen for rorgænger- og udkikshold - mens de fire sidste var »chefs de la garde«, altså vagtchefer, kvartermestre. Mandskabet var delt i fire vagter med tjeneste om natten: premier, second, troisième quart og quart de diane (morgenvagt), altså formentlig tretimers vagter, i så fald kl. 20-23, 23-02, 02-05, 05-08. Kan man tænke sig, at man om dagen har nøjedes med de fire officerer for roret og den femte for udkik og ikke haft noget vagthold om dagen?¹²

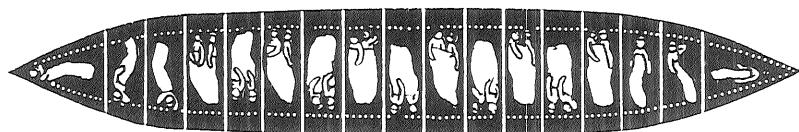
Den eneste middelalderlige kilde, der udtrykkelig nævner vagt »dag og nat«, er såvidt ses den engelske kong Henry V's krigsartikler fra 1419 (se senere).

På tyske hanseskibe i 13-1400-årene finder vi foruden den almindelige betegnelse *glase* for timeglassene også ordet *nachtglase*. Dette kan muligvis bestyrke den opfattelse, at man specielt har brugt timeglassene om natten til vagtens tidsmæssige inddeling. Om man så heraf tør slutte, at de ikke har været brugt om dagen, er svært at sige.

Fællesskaber

Et ikke uvigtigt element i vagtsystemet, nemlig vagtmandskabets sammenhold og kammeratskab, har også sine forudsætninger i ældre tiders *fællesskaber* ombord. Vi kan bedst illustrere dette ved eksempler fra vikingetidens nordiske søfart¹³.

Der var først og fremmest *madfællesskabet* (*motuneyti*), dvs. at et antal på fra to til flere søfolk - efter de norske oldtidslove mellem seks og tolv - dannede hvad senere i tiden kom til at hedde et *baks-lag* eller en *bakke* og skaffede (spiste) sammen af samme bakke (fad). De var madfæller, *motunautar* (et ord der på et tidligt tidspunkt er gået over i det franske *matelot* - oldfransk *matenot* - hvorfra vi igen via hollandsk *matroos* har fået betegnelsen matros. Jfr. det franske verbum *amateloter* = være fælles om, dele parvis). Helt op til vor tid har sådanne baks-lag (jfr. engelsk *mess*, der egl. betyder en ret mad) holdt sig på større skibe i alle lande, og undertiden har de dannet små enheder med en baksformand til at overvåge sig. Under alle omstændigheder har der været et nært personligt sammenhold mellem baksfællerne, så nært at kammeraterne undertiden har arvet deres afdøde



I teksten er omtalt de mange fællesskaber i ældre og nyere tiders søfart, specielt belyst med stof fra nordisk oldtid. Sådanne kammeratskaber indgik også i vagtsystemet. Mest uvant for os er nok tanken, om at folkene tit sov to og to sammen i en fælles skindsovepose; men op i tiden træffer man ofte oplysninger om både 2, 3 og 4 mand i samme køje. I Vikingskibshallen har man forsøgt at rekonstruere placeringer af besætningen i de forskellige skibsrum under søvnen. Uden tvivl må dog en del af besætningen have været på natte-, udkiks- eller havnevagt. - Ole Crumlin-Pedersen: *Fra langskib til fregat* (1968). *On board there were many fellow or comradeships, e.g. during eating, rowing, pailing out water, etc. They constitute an important part of the watch-system. Reconstruction of sleeping accommodations on a Viking ship: the sailors slept together two and two in skin sleeping-bags, distributed in the »spaces« between the frames.*

fællers ejendele. Til sammenligning kan anføres, at der på attiske trierer (krigsskibe med tre rækker årer) i den græske oldtid synes at have været seks bakker¹⁴.

I Eyrbyggjasaga fortælles (kap. 39) fra 940'rne, at købmænd, der sejlede fra Island til Norge, havde madfællesskab, idet de ikke medførte en madsvend (kok), men kastede lod om, hvem af dem der skulle udføre dagens madlavning. Ligeledes havde de *drikkefællesskab*, således at de frit drak af en vandbeholder - et kar med låg - foran masten, som blev fyldt fra ferskvandstønderne, når det var tomt.

Der kunne også være andre fællesskaber: to roere, der sad på samme tofte (*sess*) under roningen, kaldtes *sessunautar*, bænkefæller. Når man roede, var mandskabet delt i to hold, som skiftede ca. hveranden time, hver gang, der var roet en »ugesøs« (*viku sjóvar*) lig 6 nautiske mil, ca. 11 km. Jfr. at Gokstadskibet (ca. 900) har 32 årehuller, hver til én enmandsåre, mens de 64 skjolde langs skibssiderne vidner om, at mandskabet har omfattet to hold roere¹⁵. - Når et skib skulle øses læns, skete det gerne i hold på to *øsekammerater*.

Et fællesskab med stærkt personligt præg dannede også de såkaldte *húdhfatsfélagar*, som to og to sov i samme húdhfat, dvs. skindsovepose. I Olav den Helliges saga (kap. 123) fortælles således om Asmund og Karle, at de var sengefæller, »og der var stort venskab mellem dem«. Langt op i tiden har man i fortsættelse heraf haft en ordning med to mand i samme køje, undertiden tre, kaldet *køjekammerater* (jfr. tysk *Koiegast*). Også på fremmede skibe i middelalderen kendte man det, at folkene to og to sov i samme »paillasse« (bultsæk, stråsæk). 1627 nævner kaptajn John Smith noget sådant fra den engelske orlogsflåde og siger, at det er mest praktisk, at de er sat i hver sin vagt, så hver har køjen for sig selv i frivagten. Dette har bl.a. af pladmangel været brugt længe.

Ligeledes kan nævnes, at man på grund af de begrænsede forhold ombord på de nordiske krigsskibe ofte var fælles to og to om en *hálf-rýmiskista*, en kiste i hvert halve »rum« eller afdeling af skibet. Også en sådan ordning holdt sig gennem århundreder. F. eks. måtte to-tre gaster i den danske flåde op til 1826 enes om én kiste, indtil man ind-

førte *bakskister* (kistebænke) som fælleskister for en hel bakke. De pågældende var *kistekammerater*.

Også i organisationer i land kendte man fællesskaber. F.eks. nævnes i den norske kongshird ca. 1260 *bænkefæller*, som tager håndtvæt sammen (vasker sig) og går til bords sammen.

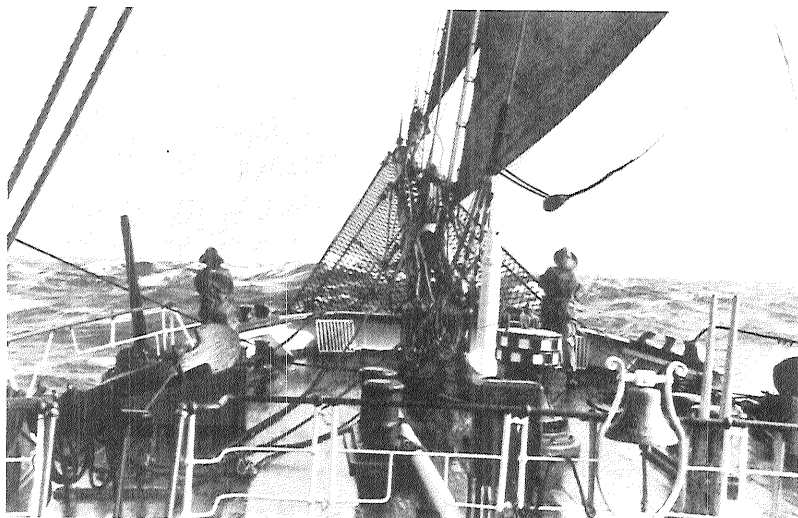
Fællesskabet har altid spillet en betydelig rolle ombord på skibet, hvor folk i lang tid var tvunget til at holde vagt, arbejde, skaffe, sove sammen. Det har simpelthen været nødvendigt, ikke mindst inden for vagtsystemet. Som man siger til søs: »En vagtkammerat er mere end en skibskammerat, og en skibskammerat er mere end en broder«. Eller inden for marinen: »Alle orlogsgaster er kammerater. De skal hjælpe hinanden ved enhver lejlighed, hvor den ene kan trænge til den andens bistand«.

Det siger sig selv, at kammeraterne inden for disse fællesskaber samtidig var vagtkammerater, idet de oftest var sat på samme vagt-hold.

Dette gælder naturligvis ikke kun for nordiske skibe. Grundtonen i den middelalderlige sølov *Rôles d'Oléron* (1200-årene), anvendt i alle søfarende lande, er den selvfølgelige, at mandskabet ombord danner et fællesskab, så længe rejsen varer. Hvis f.eks. en sømand undlader at hjælpe en nødstedt kammerat eller på anden måde svigter kammeratskabet, må han betale erstatning til kaptajnen og bakskammeraterne. Den der rømmer undervejs bryder fællesskabet og skærer alle forbindelser med det over. - På de tyske hanseskibe tales om skibsherren (skipperen) og hans »Schiffskinder«, dvs. den menige besætning. Denne sprogbrug tyder på et patriarkalsk sammenhold i et skibsfællesskab¹⁶.

Omtale af vagt i nordiske kilder

For at få et indtryk af forholdene under hvad vi kunne kalde »før-vagtsystemet« er et studium af de nordiske forhold meget oplysende, dels fordi den norrøne søfart stod på et meget højt stadi i vikingetid og tidlig middelalder, dels fordi der i sagaer, krøniker og lovgivning foreligger mere relevant stof end noget andet sted i samti-



Helt op til radarens fremkomst, ja også senere er udkik højst nødvendig for en sikker sejlads, og hver vagt stiller da også en eller flere udkiksmænd. Før vagtsystemets opkomst nævnes udkikken jævnligt. Af mangel på ældre billedmateriale vises her to udkiksmænd i forstævnen på 4-mastet bark »Passat« af Lübeck (nu museumsskib i Travemünde) under en storm i Sydatlanten i slutningen af 1950'erne. I forgrunden forskibets skibsklokke, hvorpå rorsmandens glasslagning gentoges. - Karl Wede: *The Ship's Bell* (New York 1972). *Two look-out men in oilskins in the stern of the 4-masted bark »Passat« of Lübeck (now preserved at Travemünde as a museum ship), during a storm in the South Atlantic at the end of the 1950's. We possess, unfortunately, no picture of a similar situation in olden days. In front the bell of the foreship.*

den. Kilderne giver måske nok et lidt skævt billede, idet de først og fremmest gengiver norske og islandske forhold, mens vi kun har få danske og endnu færre svenske oplysninger. Men der er vel næppe grund til at tro, at der var store forskelle, selv om den norske søfart synes at have været fremmest i Norden hvad angår langfarter og formentlig også navigation.

På nordiske krigsskibe har man, lige som det var tilfældet i land inden for militæret, udsat vagtposter (*vardmenn, vardhaldsmenn*),

f.eks. om natten, når skibene lå for anker, eller i havn (*anker-, havne-vagt*), og det samme var tilfældet med handelsskibene. Det nævnes f.eks. flere gange i Egils saga (fra 900-årene, omend først nedskrevet i 1200-årene). Et sted fortælles, at vagtmændene sidder inde og drikker øl, så der ikke er nogen til at holde udkik (kap. 22), og et andet at vagten opholder sig på skibsbroen (kajen) og råber ud til skibet for at advare folkene om, at deres forfølgere dukker op (kap. 27). Andre steder nævnes, at vagten skulle påse, at ingen huggede fortøjtovene over, så skibet kom i drift.

Da en dansk korsfarerflåde i 1191 på udrejsen lå i Floruvåg ud for Bergen, opsatte man *exubiæ* (nattevagt), dels for at beskytte skibene »mod tyves anslag og røveres svigefulde angreb, dels også for de skiftende vindes skyld«. Det var forøvrigt ikke uden grund, idet den mistænksomme norske kong Sverre i al hemmelighed i mørket kom roende for at udspejle dem. De opdagede ham, men da de ikke genkendte ham, smædede og hånede de ham og hans folk som tyve¹⁷.

Også når skibene var i søen, var der udsat vagter, både om dagen og om natten, specielt en udkiksmænd. Stavnboen (*stafnbúi*), der holdt udkik i forstævnen af krigsskibene, nævnes ofte. Hans vigtigste opgave var at spejle efter opdukkende fjender, farlige grunde og skær og finde vej gennem de uoverskuelige sejllid. På angelsaksisk har man for ham betegnelsen *plihtere* (til ordet *plict* = halvdæk i forstævn). I det hele taget må man som en selvfølge sige, at så længe man har roet eller sejlet, har det været nødvendigt at have en udkik.

I den islandske Laxdøla-saga, skrevet omkr. 1230, men handlende om begivenheder i 900-årene, fortælles om islændingen Olaf Paas skib på rejse til Irland: »En nat sprang vagtmændene op og bad folkene vågne op straks; de fortalte, at skibet var så nær land, at det næsten var ved at stikke stævnen ind i det«. Det var Irlands kyst (kap. 21).

Ved et morsomt tilfælde gengiver Biskupa sögur et udpurrings-råb fra ca. 1200, da den senere biskop Gudmundr Arason og hans følge lå i teltet på et islandsk skib i Hornestrand (Nordvestisland), som drev ind mod kysten. De blev purret med ordene (omskrevet til

dansk så godt som muligt): »Hvis, tvis! Ud af teltet. Op, mænd, kvikt og nu. Der er brænding overalt forude. Tørn ud til skibssiden, ligemeget hvordan!«¹⁸

Omkr. 1150 oprettede høvdingen Vedeman i Roskilde et maritimt hjemmevagtværn mod venderne, der hærgede landet. »Vågenætter og knap kost vankede der nok af; søvn fik de kun siddende med hånden på åregrebet«, fortæller Sakse. Da Absalon på et af de mange vendertogter (1166) ville drage ud for at udspejle venderne, ville kong Valdemar (den Store) også være med. Han befalede nattevagten på sit skib at varsko ham, når Absalon lettede. Desværre sov vagten sødeligt, så han først for sent fik vækket kongen¹⁹.

Et begyndende vagtsystem

De mest værdifulde oplysninger om organisationen ombord på nordiske (norske) skibe finder vi i lovenes afsnit om maritime forhold, specielt i den til ca. 1170 daterede, men formentlig langt ældre Bjørkøret (*Bjarkeyjar-réttr*), der oprindelig skal stamme fra Nidaros, men som blev optaget i kong Magnus (Lagabøter) Hakonsøns stadsret (bylov) for Bergen 1276. Af den fremgår det, at mandskabet på handels- og formodentlig også ledingsskibene var delt i fire hold, altså kvarterer, hver anført af en *reidhumadhr* (= kvartermester, bådsmænd; til ordet reidha = udruste, bestyre, holde i orden). De pågældende paragraffer lyder i suppleret oversættelse, - reidhumadhr gengives ved kvartermænd²⁰.

IV, 4. Hvor kvartermændene er

Der er fire kvartermænd, som jeg skal underrette jer om. Den ene hviler (har soveplads) fremme i stævnen på styrbords side; den anden fremme i bagbords side af hovedtværbjælkens rum (agter). Men den tredje hviler i agterstævnen nærmest ved styremanden (kaptajnen), og den fjerde har sin plads i rummet under ankerspillet og hviler i bagbords side. De skal agte på alle forsømmelser og anklage hver som »hviler til« (falder i søvn på vagten). Alle forseelser skal de (rets)forfølge med samme myndighed som byfogden i købstaden, fordi styremanden ikke må lægge hånd på nogen mand, med mindre denne skulle blive så vild og opsætsig, at alle må hjælpe til, og da skal han gå først og alle de andre følge ham.

IV, 5.

For di kvartermændene skal dømme alle sager ved kanten af skibsbroen (kajsiden, altså på land, formentlig for enden af landgangen) skal der opsættes et rødt skjold, mens de ligger ved land (dette er både justitsmærke og hærskjold, - skikken fortsattes med et rødt flag langt op i tiden). Men hvis de ikke kan anløbe land, skal retten sættes ved masten på samme måde som ved skibsbroen.

IV, 8. *Hvor udtagningen af udkiksvagten skal begynde*

Udkiksvagten skal begynde (med manden) fremme i stævnen og gå agterud langs skibet på styrbords side. Vagten for fortøjning og trosse skal begynde (at udtages) ved masten, - én sidder og en anden tager fat (dvs. på rotoften sidder to mænd, den ene har fri, mens afløseren griber om åren; sætningen er ret meningsløs og sandsynligvis ved et uheld sluppet med fra en ældre redaktion) - og fortsætte agterud på skibet på styrbords side.

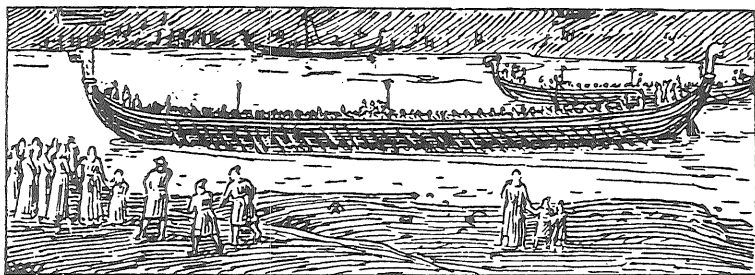
IV, 9. *Hvor øsevagten i havnen begynder*

(Udtagning af) vagt til øsning i havnen skal begynde ved kanten (karmen) af lastrummet (i Farmandsloven 1276, § 24, præciseret til agterkanten af lastrummet i bagbords side; dette er formentlig udfaldet her, hvad der støtter tanken om et ældre forlæg) og skal gå fremefter mod forskibet. Øsning under sejlads samt rå-vagt skal begynde ved masten i bagbords side og gå frem mod forskibet.

Selv om disse paragraffer er nok så kortfattede og forudsætter forhold, der ikke er nærmere forklaret, giver de dog en kærkommen information om vagten omkr. 1170 og går sikkert længere tilbage. Skibsmandskabet på sejlskibet er inddelt i fire hold, og deres ledere, de fire kvartermestre, optræder som senere tiders *profosser* eller båds mænd. De har ansvaret for vagten, sørger for at den omtalte vagtturnus finder sted og overvåger alle forsømmelser, først og fremmest at ingen sover på sin vagt. Kaptajnen (*styrimadhr*) har efter lovens bestemmelse overgivet sin politimyndighed til kvartermændene - bortset fra enkelte voldelige tilfælde med uregerlige folk, hvor han i spidsen for mandskabet må gribe ind, - så kvartermændene både holder ting og fælder dom, enten ved kajsiden eller foran masten, - det sted der altid har været skibets naturlige centrum ved retssager, vagtafløsning, religiøse højtideligheder, oplæsning af skibsartiklerne osv. Vi kender ingen lovbog, hvorefter synderen er

blevet dømt - kvartermændene kunne måske heller ikke læse -, men der har uden tvivl eksisteret mundtlige sædvaner derom, som er blevet fulgt under retssagen. Straftildelingen er selvfølgelig også blevet fuldbyrdet af kvartermændene. Vi fornemmer klart, at der er tale om en ret avanceret juridisk rutine, og at det hele på ingen måde går efter bedste beskab.

Vi får at vide, hvor kvartermændene har deres soveplads (hviler), fordelt over skibet på passende punkter, vel i kontakt med det hold de leder. De fire vigtige vagter, der skal besættes og sikkert er tilstrækkelige, nævnes, formentlig én under hver leder: udkiksvagt; fortøjningsvagt, specielt i havn, herunder vel ankervagt; øsevagt både i havn og undervejs (skibspumpen var endnu ikke opfundet), og råvagt (vel den der andetsteds kaldes sejlvagt og som omfatter



Også i vikingetiden byggedes lejlighedsvis store skibe. Den norske kunster Wilh. Wetlesen har her givet sin opfattelse af den store *busse*, som kong Harald Hårdråde lod bygge 1061 i Nidaros (Trondhjem) for at bruge den imod Svend Estridsøn i Danmark. Den havde 35 rum med plads til 70 roere og må have været over 35 m lang. Datidens største skib har dog efter skjaldes og sagafortælleres udsagn været Knud den Stores drageskib (*dreki*) fra ca. 1027, som talte 60 rum. Det var prydet med gyldne hoveder, var malet over vandgangen og havde blå-, rød- og grønstribede sejl. Med en længde på over 60-70 m må det have repræsenteret det yderste, man kunne præstere i klinkbygningsteknik. - Snorre Sturlasons Kongesagaer (Gust. Storm, Kri.a. 1900). *An artist's conception of the Norwegian king Harald Hardrada's big »busse«-ship, built in 1061, with 35 »spaces« and more than 35 m long. Still longer was the marvellous draki ship of king Canute about 1027: 60 »spaces«, i.e. more than 60-70 m long, - almost incredible for a clinker-built wooden ship.*

sejلمانøvrrer og andet skibsarbejde). Fordelingen af mandskabet til vagterne og deres afløserer forklares omstændeligt. Den sker på tur hele skibet igennem, mand for mand, alt efter deres soveplads, - i ældre tid måske efter deres siddeplads på tofterne under roning, jfr. det umotiverede indskud i IV, 8. Der skelnes mellem *styrbords* vagt (udkik, fortøjvagt) og *bagbords* vagt (øsning, råvagt). Man er kommet et langt skridt videre end den ældre, uorganiserede måde, som omtales i en saga, hvor folkene kastede lod om hvem der skulle holde vagt. Bjørkøretten er nok givet for handelsskibe, men er uden tvivl blevet påvirket af ledingsskibenes stramme disciplin.

Det fremgår af disse bestemmelser, som forøvrigt i mere klar form gentages i Bergens stadsrets *farmannalog* (sømandslov) fra 1276, at man inden for den norske søfart på det tidspunkt er kommet et godt stykke på vej hen mod det endelige vagtsystem. Om lignende bestemmelser har været kendt andetsteds, f.eks. i de andre nordiske lande eller uden for disse, kan vi ikke med sikkerhed sige, selv om det er højst sandsynligt, - lige så lidt som hvor de i så fald skulle være opstået.

At ordet kvartér (*quart*) som nævnt i så mange lande bruges lig vagt, tyder i høj grad på, at man dér kan have haft en lignende fordeling af vagten som i Bjørkøretten og dermed en nogenlunde organiseret vagtordning. En gammel inddeling i fire dele, *fjerdinger*, kendes flere steder fra, f.eks. i byer som Slesvig (beg. af 1200-årene) og distrikter, især herreder, øjensynligt med administrativt, militært og vagtmæssigt formål. - Af den danske *vederlov* (egl. strafferet: gårdsret for kongens hird), der måske går tilbage til Knud den Stores *tinglid* (livgarde) i England (år 1016 ff.), men i hvert fald må have haft gyldighed for den danske konges livvagt i 1000-1100-årene, fremgår det, at hirden var delt i fire korps, kaldt *fjarthing*, fjerding, i senere tid ligefrem nævnt som *worthhæld* (vagthold), fordi de tydeligt nok står i forbindelse med vagttjenesten (jfr. dog note ³⁹).

Desværre er vi meget dårligt underrettet om enkeltheder m.h.t. den danske *ledingsorden*, som formentlig er opstået efterhånden som den centrale kongemagt i landet blev stærkere - sikkert på grundlag

af tidlig vikingetids mere ubestemte landeværns- og piratflåder, som efterhånden blev mere og mere velorganiserede. Ombord krævedes en vis justits, som har været baseret på mundtlige, nu tabte retsregler (man kunne jo ikke skrive), og et vagtsystem af en eller anden art, som vi heller ikke ved noget om. Vi tør vel gå ud fra, at den sent optegnede Bjørkøret med sine bestemmelser om vagtinddeling, udtagning af mandskab, vagternes art og straffene, som vi lige har analyseret, til en vis grad afspejler, hvordan forholdene har været på ledingssskibene, måske århundreder tilbage. Ledingsordninger fandtes forøvrigt i de fleste søfarende lande. Ledingsflåden kunne selvsagt bruges som landeværn, men også som et aggressivt korps for erobringsslystne konger.

Den i IV, 5 omtalte skik at dømme i søfartssager på den yderste kant af skibsbroen har i hvert fald en parallel i Danmark. Københavns stadsret 1294 nævner i §§ 65 og 79, at der i »Endebod«, et hus bygget for enden af ladbroyen (skibsbroen), holdtes et ting, en domstol, hvis fred på ingen måde måtte krænkes. Her har tydeligt nok søretten resideret for at dømme i alle slags maritime sager. I beg. af 1400-årene holdtes tinget i toldboden. Dets virksomhed kan i hvert fald følges op til 1518, men der er intet overleveret om dets procedure. Lejlighedsvis kaldes det Fogedboden, formodentlig fordi byens foged præsiderede i det, vel sammen med særlig søkyndige skipperer²¹. Der kan ikke være tvivl om, at princippet er det samme som nævnt i Bjørkøretten, men om dennes øvrige bestemmelser ang. kvartermændene og vagten også har været gældende for Danmark og andetsteds, ved vi ikke noget sikkert om.

Vi må beklage, at vi i Bjørkøretten ikke får noget at vide om vagtperiodernes længde og afløsningens art. Man har vel som andre steder fulgt den omtalte nattevagts tider. Timeglasset har på det tidspunkt næppe fundet sin vej ombord endnu, og skibsklokken har heller ikke lydt for at markere vagtperioden og dens inddeling med glasslagning. Den geniale idé at kombinere timeglas og klokke, begge kendt fra landjorden, med den ret avancerede vagtordning, Bjørkøretten giver et indtryk af, kan i og for sig være sket hvorsomhelst,

når vi går ud fra, at andre søfartsnationer har haft et sådant prævagtsystem. Uden at kunne bevise det er man tilbøjelig til at tro, at det må være sket i en ekspanderende sømagt, og hvis det er rigtigt, kan det næppe have fundet sted i Norden under den almindelige nedgangsperiode for søfarten. Vi skal senere komme tilbage hertil.

Omtale af vagt uden for Norden

En undersøgelse af ikke-nordiske kilder viser, hvad der ikke er mærkeligt, at man selvfølgelig kendte specielle vagter af samme slags andetsteds.

Den ældste omtale i Nordeuropa af søvagt, spec. nattevagt, er fra angelsaksisk område, nemlig i det pragtfulde, anonyme oldengelske digt fra 8-900-årene, »The Seafarer« kaldet, om sømandens tunge lod (i Codex Exoniensis, et håndskrift fra ca. 975 i Exeter-katedrales bibliotek). Her indledningen, frit oversat:

Jeg kan synge en sandsaga om mig selv,
fortælle om farter, hvor i slidsomme stunder
jeg ofte prøvede tunge tider
og bitter kval i mit bange bryst,
når skibet gav sig i bølgens bråd
under angstfyldt *natvagt* i skibets stævn,
mens det krydsed langs kystens klipper,
og mine fødder var stive af frost...

Her nævnes for første gang ordet *nihtwaco* (nattevagt). Digteren har haft tårn som udkiksmænd i forstævnen en stormfuld frostnat, hvor skibet har været lige ved at løbe ind på kystens klipper, mens angsten har fyldt hans hjerte - et gribende sjæleligt dokument fra for tusind år siden, og også en værdifuld maritim kilde for os.

1250 nævnes på handelsskibe fra Valencia, at sømænd skulle holde vagt over ladningen, og 1266 siges, at en del af mandskabet skulle holde særlig vagt over våbnene og provianten under søkamp; andre skulle manøvrere sejlene og skibet og holde ankervagt, mens atter



I teksten nævnes flere af de besynderlige straffe for dem, der forsømte deres vagt. Olaus Magnus har på dette træsnit i sit værk fra 1555, »De nordiske folks historie«, samlet et lille udvalg af datidens straffe på orlogsmænd. I forgrunden er man ved at kølhale en nidding, der på forskellig vis har forbrudt sig, mens en anden forbryder kastes i søen for mytteri. En sømand, der har trukket sin kniv mod en anden, får sin hånd naglet til masten med samme kniv og skal selv trække hånden ud. På platformen i forstævnen sidder en bundet forbryder, som måske straffes for at have sovet under sin vagt. *In his famous work »History of the Nordic Peoples« (1555) the Swedish archbishop Olaus Magnus describes different punishments on board warships: keelhauling, drowning, getting one's hand pinned to the mast with one's own dagger, sitting trussed up in the foreship. Some of these barbaric penalties were used against people who neglected their watch duties.*

andre havde det hverv at bære ammunition - måske pile, kastespyd og sten til slynger²².

Den største forsyndelse en vagtmand kan begå, er som gentagne gange omtalt at falde i søvn på vagten, både til lands og til vands, og der findes da også op gennem tiden en lang række bestemmelser om strenge straffe for en sådan forbrydelse. Allerede i 1000-årene nævner den norske Gulatingslov, at den der sover under bavnevagt (på kysten), skal betale bøder.

Den spanske kong Pedro af Aragoniens Ordonnance, dateret 1340, fastsætter i § 16 bøde for enhver, der findes sovende på sin

vagt, nemlig to soldi (opr. romersk guldmønt *solidus*), hvis han holder vagt agter, og én hvis han er i forskibet. Det er en forholdsvis mild straf. Samme konges Ordonnance, givet i Barcelona 1354, udvider bestemmelsen derhen, at den sovende skal betale et beløb på to Barcelona-soldi til den, som overrasker ham, og næste dag kastes i søen, - formodentlig »springe fra råen«. Hvis skibets officer undlader at melde forseelsen til admiralen, skal han selv i bøde betale 2 guldfloriner²³. Råspringet var af mere nedværdigende end farlig art.

Under den franske kong Charles V (1364-80) blev der indført en nyordning af mandskabet på franske krigsskibe, idet det blev inddelt i fire *sillages* (må betyde vagthold; ordet er i virkeligheden det middelalderlige nordiske ord »sejlad«, overtaget i fransk), hvert kommanderet af en *quartenier* (kvartermester), hvis særlige opgave det var at overvåge styringen. Nyordningen faldt sammen med indførelsen af sanduret ombord, hvorefter man kunne regulere vagttidene. Her er der virkelig for første gang tale om vagtsystemet²⁴.

Næste omtale af vagt findes i den engelske kong Richard II's statutter for flåden 1379, hvori det forordnes, at den, der træffes sovende på sin vagt, skal anbringes i en kurv på bovsprydets nok, forsynet med en kande øl, et brød og en skarp kniv. Han kan så selv vælge, om han vil sulte ihjel eller skære sig løs og drukne i søen. Denne strenge bestemmelse, som genfindes i de næste 150 års søartikler, viser, at man nu mere end før, da man kunne klare sig med en mild straf, forstår, hvor katastrofalt det kan være, hvis vagten ikke er årvågen på sin post.

Samme konges Ordinances of War 1386, der er indført i det berømte engelske håndskrift indbundet i sort bind: *Black Book of the Admiralty*, som er påbegyndt i 1300-årene (udgivet af Sir Travers Twiss i fire bind 1871ff.), siger i § 6, at enhver skal være lydige over for sin kaptajn og holde vagt (*gayt*), og i § 20, at enhver skal troligt holde vagt på sit sted med de folk og bueskytter, der er betroet ham.

Disse bestemmelser gentages i udvidet form 1419 i kong Henry V's Ordinances of War²⁵:

§ 6. Ligeledes at hver mand skal være lydige over for sin kaptajn og holde sin vagt (*wacche*) og bevogtning og udkik og alt som en soldat er pligtig at gøre, under den straf, at hans person, ejendele og harnisk skal tages i arrest af marskallen, indtil overtræderen har udsonet sig med sin kaptajn efter domstolens kendelse.

§ 21. *Om holdning af vagt.* Ligeledes, at hver mand trofast skal holde sin vagt på stedet med så mange bevæbnede mænd og bueskytter, som han har under sig, undtagen hvis han har en gyldig grund; og han skal blive på sin vagt og bevogtning i den bestemte tid og på ingen måde forlade sin vagt, med mindre det er efter aftale og tilladelse af den, der har opsat den omtalte vagt, under straf af at miste sit hoved...

§ 38. *Om vagt på stedet.* Ligeledes, at hver kaptajn dag og nat skal holde vagt inden for sit sted under straf at hans person skal arresteres, indtil han har betalt bøde og løsepenge til kongen efter kongens vilje.

Man bemærke udtrykket *vagt dag og nat* i § 38.

1397 udsendte den gamle handels- og søfartsby Ancona i Italien nogle maritime statutter, i hvis § 8 alle ombord formanes til at holde samvittighedsfuld vagt og ikke falde i søvn. Forser nogen sig derimod, skal han for hver gang det sker betale to Ancona-mønter til ærkebispens (dvs. kirkens) arbejde; pengene skal trækkes fra hans hyre²⁶. Uden tvivl drejer det sig her om et handelsskib og ikke om et krigsskib, hvor straffene selvfølgelig havde været langt hårdere.

Af de eksempler på lovgivning om forsømmelser på vagten, vi her har refereret, fremgår det strengt taget ikke, om vagten foruden at være opsat af militæret ombord også har omfattet en regulær søvagt, som skibets søfolk har deltaget i, altså noget i lighed med Bjørkøretten. Ofte har grænserne vel været temmelig flydende. Nattevagten har f.eks. skullet beskytte skibet mod overfald af fjenden, men samtidig værne det mod andre farer: kollision med andet skib, grundstødning, storm. Selve sejladserne med sejlsætning, navigering og manøvrer må have været sømændenes sag. Som nævnt er skibets lyd-mæssige regulator, skibsklokken, dokumenteret i hvert fald fra omkr. 1400, men man kan ikke tro andet, end at den må have været i brug længere for at kalde søfolkene til og af vagt.

Første gang der tales udførligere om vagtsystemet, er i en af de berømteste handelsmaritime lovsamlinger i middelalderen, den spanske *Consolat de Mar*, som menes at gå tilbage til slutningen af 1200-

årene, og som stadig blev udvidet, indtil den næsten omfattede 400 artikler. I 1494 tryktes den i Barcelona, og teksten blev i engelsk sprogform indført i den omtalte Black Book. I denne udgave af lovsamlingen får vi enkelte oplysninger om systemet. Hvor gammel den pågældende paragraf er, kan ikke siges med sikkerhed, men den findes i et manuskript fra ca. 1436 i Bibliothèque Nationale i Paris og tør vel derfor henføres til begyndelsen af 1400-årene²⁷:

CCVI. Om skibets vagt. Enhver ejer, der fører et skib eller fartøj, er umiddelbart efter afgang fra det sted, hvor han har begyndt sin rejse og sat sejl, forpligtet til at opsætte de vagthold, som skal holde vagt på skibet eller fartøjet, både når det er under sejl og ligger i havn eller på red, hvadenten det er i et venligsindet eller fjendtligt land. Og det er således, at hvis de, som holder vagt, når de er under sejl, falder i søvn på vagten, bør de fratages deres vinration en hel dag. Og hvis de, der holder vagt, når skibet ligger ved en kyst, på en red eller i havn i et venligsindet land, falder i søvn, bør de hverken have noget som helst vin eller noget at spise til deres brød (dette forklares i en anden paragraf som ost, løg, sardiner eller nogen anden fisk). Og hvis de er i fjendeland, bør den, som sover på sin vagt, hvis det er en sømand fra forskibet (dvs. en simpel sømand), miste sin vin og alt ekstra til sit brød en hel dag, og desuden skal han nøgen tampes af hele mandskabet eller springe i søen tre gange bundet til et reb fra rånokken, og skibets ejer og styrmand må afgøre, hvilke af de to ovennævnte straffe de ønsker han skal lide. Og hvis han er en agtergast (officer), bør han miste sin vin og al sin mad undtagen brødet, og han bør have en pøs vand hældt ned over sit hoved. Og hvis nogen af de ovenfor omtalte findes sovende på deres vagt mere end tre gange, bør de miste al den hyre, som de skulle have for den rejse, de var forhyret til, og hvis de allerede har fået hyren, bør de tilbagebetale den. Eller de skal dypes i søen. Og det skal afgøres af skibets ejer og mandskab ved flertalsbestemmelse, hvilke af disse straffe de skal underkastes, fordi de har bragt sig selv og alle dem ombord i stor fare og udsat dem for risiko. Og af denne grund blev denne paragraf opsat.

Bestemmelsen nævner som man ser ganske kort opsættelsen af vagten og behandler derpå det forbryderiske i at sove på vagten, hvorved både skib og mandskab kan komme i yderste fare, samt straffene derfor: miste vin, dvs. komme på vand og brød, springe tre gange fra råen, blive tampet nøgen af kammeraterne, dvs. løbe spidsrod, blive overhældt med vand for agtergasternes vedkommende, - en mildere, men i høj grad vanærende straf for officererne,

- samt miste hyren. Kammeraterne skal selv være med til at bestemme straffene. De følgende århundreders søartikler for orlogsflåderne lovgav som sagt alle om problemet at forsove søfløjten, som purrer til vagt, at sove på vagten samt at møde beruset på vagt, og ofte er straffen simpelthen dødsstraf. Orlogsskibenes straffe var naturligt nok strengere end handelsskibenes.

Samme lov har i § 75 den ejendommelige bestemmelse, at hvis en passager dør, skal skipperen arve hans sko, hans kniv og hans bælte, mens chefen for vagten skal have hans bukser.

Dominikanermunken Felix Fabri, som 1483 drog til det Hellige land som pilgrim på en venetiansk galej, nævner ombord to båds-mænd, som leder matroserne, altså de to vagthold. Han fortæller også, at rorgængerer og styrmændene »synger en slags sød (melodisk?) sang, som viser, at alt er vel«²⁸. Dette hentyder formentlig til udkikkens syngen ud ved vendingen af timeglasset eller ved vagtskifte. Han nævner også, at båds-mændene har en fløjte om halsen, med hvilken de giver ordrer.

Der er ikke noget mærkeligt i, at Kolumbus, som 1492 med en lille spansk eskadre sejlede ud og fandt Vestindien, kendte vagtsystemet. Det fremgår af hans skibsjournal²⁹. Han omtaler flere gange timeglassets brug og nattevagternes navne (se tidligere). Endvidere siges det (16/2 1493), at sømændene ved mørkets frembrud læser deres *Salve Regina*. Denne oplysning bekræfter, at den tidligere beskrevne skik at »opsætte natglasset« har været fast indarbejdet på det tidspunkt. Det vil sige, at når aftenvagten blev opsat kl. 20, sang søfolkene den gamle hymne *Salve Regina* (Hil dig dronning) til Jomfru Maria og bad flere bønner, ligesom de sluttede af med *Benedicite* (lover Herren) i det øjeblik, da lyset blev tændt i nathuset ved kompasset.

Fra begyndelsen af 1500-årene og derefter foreligger der talrige mer eller mindre udførlige beretninger om vagtsystemet med vagttjeneste, udpurring, vagtskifte osv. fra alle søfarende nationer i Europa, ligesom orlogsflådernes mange søartikler, som i deres kerne går tilbage til middelalderen, og som kopieredes temmelig nøje i alle

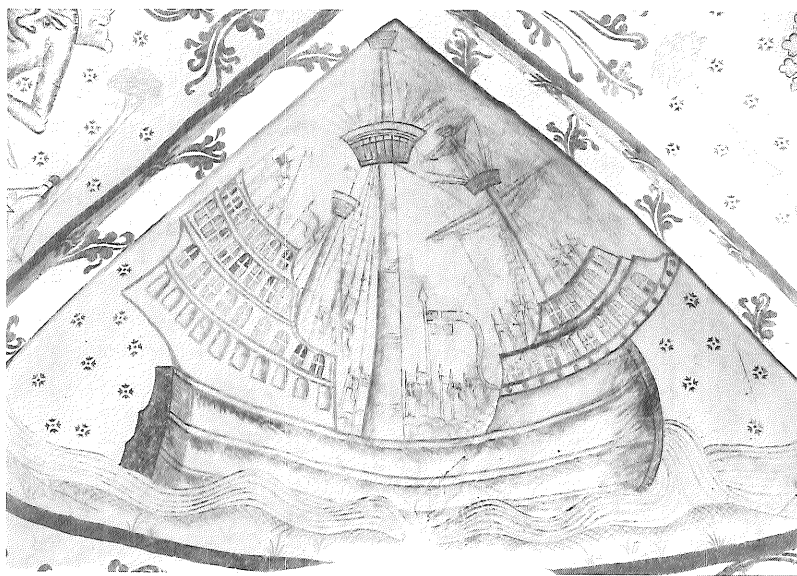
lande, bringer bestemmelserne om de omtalte hårde straffe for de forskellige forseelser.

På fransk område traf vi vagtsystemet indført på krigsskibe ca. 1370 (se tidligere) og derpå omtalt af brødrene Parmentier i 1529 på et handelsskib, hvor nattevagterne nævnes³⁰.

Det er naturligvis et rent tilfælde, at vi endnu ikke har fundet hollandske eksempler fra før 1547, idet det er utænkeligt, at den allerede på det tidspunkt førende sømagt i Nordeuropa ikke skulle have kendt systemet. Der er næppe tvivl om, at både Tyskland og Skandinavien i tidlig tid har lånt deres vagtmodel fra Holland, med sammenlægning af vagterne 12-16 og 16-20 til én lang vagtperiode og med betegnelserne platfods- og hundevagt.

I Danmark siger Christian III's skibsartikler 1536, at »på vore hovedskibe, kraveller og holker, hvorpå der er 120 mand, skal der være fire kvartermestre, men på vore andre barker og små skibe skal der være to kvartermestre«³¹. Vi tør derfor gå ud fra, at vagtsystemet kendtes på den tid, ja vi er fristet til at tro, at det i hvert fald allerede har eksisteret i kong Hans' flåde fra omkr. 1510, som bl.a. omfattede to af datidens største krigsskibe, »Engelen« og »Sta. Maria«. Dette ved vi dog intet om. Vi kan imidlertid fastslå, at Christian III's artikler for Mogens Gyldenstjerne 1555 og Frederik II's for Herluf Trulle 1561 og for Peder Munk 1568 behandler de traditionelle forseelser: forsømme og forsove vagten (dødsstraf), undlade at gå til sit »lossement« i frivagten, eller at »råbe, skringe eller banke« dér, samt at komme drukken på vagt (dødsstraf). Med få ændringer går disse bestemmelser igen og igen i de danske som i alle andre landes søartikler for flåden og for kompagniskibene til Ost- og Vestindien, Kina og Grønland.

Enkelte tilføjelser kommer til, f.eks. at den, der ikke holder udkik under vagten, så folk fra fremmede skibe uadvaret og uden forlov kommer om bord, skal straffes på livet, og at kammeraterne på vagt-holdet skal pleje og hjælpe de syge. Det er en trøst at vide, at de strengeste straffe så godt som aldrig blev eksekverede, - man kunne



Ved middelalderens slutning byggede flere sømagter en række efter datidens forhold særdeles store krigsskibe. Også Danmark var med i kapløbet, idet kong Hans skabte en stærk flåde, i hvilken ikke mindst de i 1509 på Slotet i Nakskov Fjord byggede kæmpeskibe »Engelen« og »St. Maria« udmærkede sig, med flere dæk, fire master, stærk armering og talrig besætning. Kønnen var disse mastodonter ikke, men de må have vakt stor opsigt, og i flere kirker blev de afbildede på kalkmalerier. Fantasien har gjort dem ganske usandynlige i formen, - i virkeligheden har de set mere overbevisende ud, og de har også kunne sejle. For at få sådanne krigsmaskiner til at fungere har et hårdt og effektivt vagtsystem været nødvendigt. - Kalkmaleri i Voldby kirke ved Randers. *Some of the largest of the many great ships built in Europe at the end of the Middle Ages were the Danish king Hans' carracks, constructed about 1510, with several decks, four masts, scores of guns and an enormous crew. In order to run such warships an effective watch-system was necessary.* - Fresco in the village church of Voldby.

ikke undvære for mange af folkene på skibene. Men truslen hang dem over hovedet.

Det er svært at sige, hvorvidt *mindre skibe* med fåtallig besætning har overtaget vagtsystemet, idet deres historie er dårligere oplyst end de store skibes, hvad der gælder for hele Europa. I inventarieli-

ster kan man finde timeglas og skibsklokke opregnet, som f.eks. på skibet »St. Marie« af Larvik 1712, der foruden skipperen og overbådsmanden havde 7 bådsfolk (matroser). Herpå fandtes et »Stoer Timeglas paa 4re Timmers Vagt« og et halvtimesglas, samt en »Liden Kloche«. 1739 havde gallioten »Margarethe Catharina« af Kalundborg »3 halve time glas« og »Et 4r timmes glas«³². Disse mindre skibe har da øjensynlig lige haft en stor nok besætning til at kunne anvende systemet. På endnu mindre skibe med få mands besætning har man selvfølgelig ikke taget det så strengt, men har ordnet sig med arbejde og fritid i god forståelse. Forøvrigt skulle hvert skib, i hvert fald senere, have en skibsklokke til at give tågesignaler med.

Hvor er vagtsystemet opstået?

For at prøve på at besvare dette vigtige spørgsmål er vort materiale vedrørende vagt og indikatorer herfor op til 1550 for overskuelighedens skyld opstillet i kortform i vedføjede kronologiske tabel. Det betones atter, at de fundne vidnesbyrd selvfølgelig må betragtes som ret tilfældige, ikke blot hvad angår årstallene, som ikke kan sige noget nøjagtigt om hvad der ligger forud, men også med hensyn til oplysningerne fra forskellige lande, der dels er afhængige af, hvor mange historiske kilder der findes offentliggjort, dels af hvor mange af dem vi har truffet på under et omfattende studium af relevant stof. Listen vil uden tvivl kunne udvides betydeligt ved fortsatte undersøgelser. I sin her givne form danner den imidlertid skelettet for nærværende fremstilling, der må anses for et første forsøg.

Indikatorer og vidnesbyrd om vagter i kronologisk rækkefølge

(O = orlogs-, H = handels- og ekspeditionsskibe)

8-900-årene	Oldeng. digt: <i>nihtwaco</i>	H(?),	engelsk
900-å. ff.	Norsk-isl. sagaer: nattevagt, udkik, havnevagt; fællesskaber	H,O,	norsk-islandsk
ca. 1150-70	Venderkrige: nattevagt	O,	dansk
før 1170	Prævagtsystem (<i>Bjørkøretten</i>): vagtinddeling og -turnus	H,O,	norsk (skandinav.?)
1191	Korsfarere: nattevagt	H,	dansk
1250	Søfløjte (<i>siblet, sifflet</i>) nævnt første gang	O,	genuesisk
1250	Vagt over ladning (Valencia)	H,	spansk

1266	Forskellige vagter (Valencia)	O,	spansk
1294	Vagtklokke (Københavns stadsret)		dansk
1295	Timeglas (<i>dyall</i>) nævnt første gang	O,	eng.
1306-13	Timeglas (<i>orologio</i>)	O,	eng.
1338	Timeglas (<i>dial</i>)	O,	eng.
1340	Pedro af Aragoniens ordonnance	O,	spansk
1345-46	Timeglas (<i>orologia vitrea</i>)	O,	eng.
1354	Pedro af Aragoniens ordonnance	O,	spansk
ca. 1370	Mandskab delt i fire <i>sillages</i> med fire <i>quarteniers</i> (Charles V)	O,	fransk
ca. 1375	Søfløjte afbildet		siciliansk
1379	Søfløjte	O,	ital.
1379	Richard II's Statutes	O,	eng.
1386	Richard II's Ordinances of War	O,	eng.
1397	Anconas maritime statutter	H,	ital.
1300-å.'s slutning	Timeglas (<i>glase, nachtglase</i>)	H,	tyisk
ca. 1400	Ældste bevarede skibsklokke (Lübeck)	H,	tyisk
1406	Timeglas-vogter		spansk
1410-12	Timeglas (<i>dyoll</i>)	O,	eng.
1418	Søfløjte (<i>whistle</i>)	O,	eng.
1419	Henry V's Ordinance of War (vagt »dag og nat«)	O,	eng.
1420-22	Skibsklokke (<i>bell for the sailors watches</i>)	O,	eng.
ca. 1436	Sølov <i>Consolat de Mar</i> : opsætning af vagt	H,	spansk
1442	<i>Quarter maisters</i>	O,	eng.
1400-årene	Fire vagter	O,	ital.
1469	Søfløjte (<i>sii/flith</i>)	H,	tyisk
1480'erne	Skibsklokker (<i>watche belles</i>)	O,	eng.
1483	Vagt (Felix Fabri)	H,	venetiansk
1489	Søfløjte afbildet	H,	tyisk
1492-93	Opsætte nattevagt (Kolumbus)	H,	spansk
1494	Sølov <i>Consolat de Mar</i> trykt i Barcelona	H,	spansk
1497	Søfløjte (Vasco da Gama)	H,	portug.
ca. 1509	Skibsklokke (»Mary Rose«)	O,	eng.
1512	Skibsklokke		eng.
1514	Skibsklokke; <i>quartermaster</i>		eng.
1517	Ældste bevarede søfløjte	H,	portug.
1517	Portugisisk skibsklokke (i japansk tempel)	H,	portug.
1519	Ældste omtale af treskiftevagt (Magellan)	H,	spansk
1529	Nattevagtssystem (Brdr. Parmentier)	H,	fransk
1536	Christian III's søkrigsartikler (kvartermestre)	O,	dansk
ca. 1550	Ældste omtale af pindekompass (<i>traverse-board</i>)		eng.

I Middelhavet var der en livlig skibsfart, ikke mindst udgående fra de rige italienske bystater Venezia, Genova, Pisa, Amalfi og andre, som dels transporterede Østens varer til Europa, dels levede højt på en betydelig persontrafik med pilgrimme og med korsfarere til og fra det Hellige land. Mange af disse skibe var forholdsvis store. Efterhånden som maurerne blev fortrængt fra Spanien, kom også her en ikke ringe søfart igang. Kampen med de muhamedanske stater og sørovere har også nødvendiggjort bygningen af en stærk orlogsmagt. Under de omstændigheder kunne man meget vel tænke sig, at systemet kunne være opstået her, hvor Gioja opfandt det brugelige kompas og hvor portolankortene opstod. Imidlertid synes vagtsystemet f.eks. ikke at eksistere på italienske skibe mellem 1306 og 1313³³, hvor det må have været i brug i England, og selv om vagter nævnes i spanske sølove i 1340 og 1354 og i italienske søfartsbyer som Ancona 1397, er det ikke helt givet, at der her er tale om et system. Det ser mere ud som de gængse militære vagter og nattevagter. Først i den spanske lovsamling Consolat de Mar fra ca. 1436 er vagtsystemet tydeligt omtalt - og da for handelsskibe.

Det folkerige Frankrigs sømagt synes at have været det langt mindre, men maritimt indstillede Englands flåde underlegen før og under den 100-årige krig (1337ff.). Som tidligere bemærket skal en vagtordning være indført i den franske flåde under Charles V - vel omtrent 1370 - samtidig med at timeglassene kom i brug.

Hansestædernes magt voksede i 13-1400-årene, men deres skibe var ikke særlig store, og de synes ikke at have indlagt sig berømmelse ved nautisk snilde. Deres sejladsere indskrænkede sig især til Nord- og Østersøen, og de havde næppe nogensinde noget, der kunne kaldes en orlogsfåde. Under alle omstændigheder er det først fra slutningen af 1300-årene, at vi hører om deres brug af timeglasset. Til gengæld er den ældste bevarede skibsklokke fra ca. 1400 tysk.

Anderledes med England. Det virker helt overvældende, at der i tabellen er så mange tidligere vidnesbyrd fra engelske orlogsskibe, f.eks. om de ældste nævnte timeglas (1295, 1306-13, 1338, 1345-46). Selv om måske det engelske materiale er fyldigere udgivet end andre



Edward I af England (1239-1307, konge fra 1272), afbildet på sit store majestætssegl. Han nævnes at have været en af de bedste engelske konger, en klog lovgiver og en retfærdig, meget folkekær hersker. Nogle af hans gode gerninger var at genoplive og modernisere landeværnet, at organisere vagtholdningen langs kysterne og at styrke den engelske flåde. Skabelsen af det maritime vagtsystem kunne udmærket ligge på linie hermed, men vi har selvfølgelig ingen beviser for, at han virkelig har »opfundet« og indført det. Det kan være et tilfælde, at et timeglas første gang nævnes på et engelsk skib 1295, altså i hans regeringstid. - J.R. Green: *A Short History of the English People I* (London 1902). *The great seal of Edward I of England (1239-1307). Some of this popular king's many good deeds were that he reorganized the old institution of national defence, regulated the duty of »watch and ward« and strengthened the English fleet. The »invention« of a maritime watch-system would certainly be in accordance with this but it cannot be proven that it was so, even if it is true that the first record of an hourglass on board any ship is dated 1295 on an English warship, during his reign.*

landes, kan det dog næppe være en tilfældighed, og vi må erkende, at der er en særdeles stor sandsynlighed for, at systemet kan være færdigudviklet netop der. Tidspunktet må da formodentlig være i *slutningen af 1200-årene*, idet timeglasset første gang er nævnt 1295 på et engelsk orlogsskib.

Vi har en del spredte oplysninger, som kan tjene til at vise Englands opkomst som sømagt i 1200-årene og tiden derefter. Da den tysk-romerske kejser Frederik II i 1240 samlede tropper for at modstå den mongolske fare, henvendte han sig bl.a. til Henry III, konge over det England, som han roste for at være »mægtigt på grund af dets krigere og dets skibe«, hvad der nok ikke blot kan tolkes som tom smiger. Kong Edward I og hans efterfølgere opbyggede i slutn. af 1200-årene og frem mod 100-års krigen mod Frankrig (1337ff.) en talrig flåde af skibe og galejer. I 1338 lod Edward III, der havde givet sig selv titlen »havenes herre«, det første store engelske orlogsskib, »St. George«, søsætte, og det efterfulgtes af flere. I 1297 blev en *admiral* for første gang nævnt som overleder af den engelske orlogsflåde, og et admiralitet - en slags sødomstol - oprettedes formentlig i 1340'erne, i hvert fald før 1357. Man kan godt tænke sig, at vagtsystemet er skabt i forbindelse med denne kraftige opbygning af flåden. Lignende kræfter var dog også virksomme andre steder, f.eks. i Frankrig, hvor der allerede 1288 nævnes en *amiral* som øverste flådekommandør. En fransk admiralitetsret oprettedes 1373. Titlen *a(d)miral* (lat. *amiraldus*) er oprindelig et arabisk udtryk *amir-al-bahr* (= havets høvding); den bliver gængs netop på dette tidspunkt, dels som slådens øverste, dels - måske lidt senere - som chef for en konvoj, et »admiralitet«³⁴.

I det opkommende vagtsystem indgår de allerede nævnte forudsætninger: nattevagt, udkiksmænd, sejl- og råvagt (søvagt), militær-vagt, gruppeinddeling af mandskabet med kvartermestre som ledere, samt de forskellige fællesskaber. På basis af dette er det ikke svært at forestille sig, at på et vist tidspunkt, da skibene var blevet store nok og mandskabet talrigt, har en fremadskuende, praktisk indstillet administrator og organisator på genial vis udtænkt hele

systemet ved at forbinde det med en til søs virkelig nyskabelse: en taktfast inddeling af étmålet v.hj. af timeglasset og en regelmæssig vekslen mellem vagt og frivagt, markeret ved skibsklokkens signaler. Som nævnt blev timeglasset og klokken brugt i klostrene til munkenes »vagt« døgnet igennem i forbindelse med de kanoniske tider, ligesom en vagtklokke i byerne ringede på og af vagt. I virkeligheden var det hele lige til at overtage til skibsbrug, når en genial mand først fik ideen dertil. Og det er uden tvivl det, der er sket.

Det må dog indrømmes, at vi ikke har helt fuldgyldige beviser for, at systemet er opstået så gnidningsløst som her antydet. Navnlig foruroliger det os, at vi, som før nævnt, ikke har direkte beviser for, at vagten fra først af omfattede mere end selve nattevagten, da vagten om dagen ikke er nævnt udtrykkeligt før senere. Måske må man tænke sig en glidende overgang som f.eks. fra (1.) den gamle, tidsmæssigt ret upræcise nattevagt til (2.) en ny nattevagt, reguleret af timeglas og klokke, men endnu uden særlig vagt om dagen. Da timeglasset først var taget i brug, måtte det for tidsmålingens skyld vendes hele étmålet igennem, og før eller senere tog man (3.) dagtimerne med i vagtordningen, hvorved det færdige system var en kendsgerning. Alt dette er selvfølgelig kun teoretiske overvejelser, som med vor nuværende viden hverken kan be- eller afkræftes.

Hvordan det end forholder sig, må nyskabelsen være sket på orlogsskibene, som var datidens største, og hvor der var mest behov for orden, disciplin, sikkerhed og krigsmæssig effektivitet for at få et funktionsdygtigt, velsmurt apparat og en ufravigelig regelmæssig rytme over det i sig selv hvilende skibssamfunds arbejde og fritid, forplejning, religiøse behov m.m. Her har officererne haft indsigt nok til at opfatte dets praktiske værdi, og magt nok til at sætte det i sving, bakket op af en stærk statsmagt, en fyrste eller et admiralitet med målbevidst vilje og fremsyn. Var det først indkørt på basis af den gamle vagtordning, som eksisterede i forvejen, løb det videre af sig selv, ledet af profosser eller kvartermestre med straffemyndighed i overensstemmelse med sølovene, som blev strengere og hårdere med tiden.

Sømændene var taberne; de havde kun at adlyde. Forøvrigt ved vi, at en stor del af dem i hundreder af år var pressede til krigstjenesten og derfor ingen naturlig grund havde til at være loyale og tilfredse. De har hadet lyden af søfløjten, som kaldte dem på dæk og gav dem deres kommandoer.

Da systemet først var sat i skik, bredte det sig efterhånden til andre lande, som vi kan se af de tilfældige kilder, først og fremmest til Frankrig. Det har ligeledes hurtigt vist sig at være brugbart på større handelsskibe, hvor man også tidligere havde en form for vagt. Kort før 1400 må det være indført på de tyske hansestæders skibe, og spanierne kender det i hvert fald omkr. 1436. Af en eller anden grund savnes der for en lang periodes vedkommende efterretninger fra søstater som Portugal og Nederlandene. Men at systemet også der har været kendt, kan man ikke betvivle. Fra Norden kommer de første vidnesbyrd som omtalt fra danske orlogsskibe 1536.

Siden har systemet gået sin sejrsgang over hele den »kristne«, dvs. den europæisk-amerikanske verden, og i vore dage bruges det vel overalt i moderniseret form på større skibe, uanset religion og nation.

Forhold ombord, hvor vagtsystemet er ukendt

Man har svært ved at forestille sig en effektiv søfart uden vagtsystem, i hvert fald på større skibe. På de små har man nok kunnet finde ud af det i god forståelse under skipperens autoritet. Men det er klart, at man altid har haft en vis, omend nok så primitiv form for vagtholdning. Man har det indtryk, at vikingetidens skibe var bemandede med en flok frihedselskende og selvbevidste individualister, som det var svært at holde i ave, og som sjældent var enige om noget. Sagaerne fortæller derom. Men af den tidligere diskuterede Bjørkøret fremgår det tydeligt, at der fra tidlig tid både har været et ordens- og kommandosystem, et stramt vagthold og strenge straffe, og man vil da også måtte indse, at i virkeligheden har det været sådan, at kun de øverste på skibene fik lov til at være individualister, mens »den lille mand« måtte adlyde.



Vi har selvfølgelig ikke noget livsnært billede af en vikingeskibsbesætning, men vil antage, at dette amatør billede af et vagtmandskab af danske og svenske søfolk om bord på bark »Lysglimt« af Aalborg 1921 kommer så tæt op ad det som muligt. Vi hører gang på gang om vikingernes ubændige personlige frihed og demokratiske lighed og fornemmer, at det ikke altid må have været let at styre en sådan flok indædte individualister. I virkeligheden har der dog hersket en stram disciplin og en hård mandstugt, for at det hele kunne fungere. - Foto af senere kaptajn C.M. Nielsen.

The difference between the crew of a Viking ship and this Danish-Swedish watch crew from the Danish bark »Lysglimt« of Ålborg in 1921 - one thousand years later - may not have been great. Sagas and chronicles give an account of the fanatical sense of freedom and democratic equality of the Vikings, but, in fact, they were ruled by strong discipline. Otherwise they would not have been able to achieve what they did.

Markante udtryk for vikingernes frihedstrang giver bl.a. følgende beretninger, den første fortalt af munken og historieskriveren Dudo i hans værk »De moribus et actis Normannorum«, liber II: Da den danske vikingehøvding Rolf (Rollo) 876 satte sig fast i Rouen ved Seinen, kom nogle frankiske udsendinge fra en af den franske konges hertuger; de anråbte en flok vikinger og spurgte, hvem de var, hvor de kom fra og hvad de ønskede. »Vi er danere, vi kommer fra Dacia (Danmark), og vi vil betvinge Francien (Frankrig)«. - »Hvad hed-

der jeres herre?» - »Vi har ingen herre, for vi er alle lige i magt«. - Den næste fortælles i en engelsk krønike: Da den egenmægtige jarl i Northumberland Toste Godwinsøn pålagte de derboende nordiske bønder skatter, jog de ham væk (1064) og ville ikke have ham tilbage igen. »Vi er født frie«, erklærede de, »og opdraget som frie mænd. En herskesyg og stolt høvding vil vi ikke tåle, thi vi har lært af vore fædre at leve som frie mænd eller at dø«³⁵.

Disse stolte udsagn er i hvert fald ikke fremsat af undergivne personer, men af stærkt selvbevidste frimænd og førere, som må have haft svært ved at indordne sig de ledende høvdinges bud og krigsdisciplinen. Spørgsmålet er så, om de virkelig kan være repræsentative i al deres bravado. Uden tvivl giver de udtryk for topfolkenes idealer, men kan vel næppe dække deres undergivnes inderste indstilling. De ser betænkeligt ud til at være præget mere eller mindre litterært i den hensigt at betone, hvordan de førende nordboer selv ønskede deres »image« indprentet hos modstanderne. Paralleller forekommer f.eks. i antikkens Grækenland, hvor grækerne på tilsvarende måde gjorde opmærksom på deres ædle folkekarakter ved prangende fyndord, som forbavsede og duperede persere og andre barbarer.

Et begreb om, hvor tilfældigt, for ikke at sige sjusket, det kan gå til på skibe uden vagtsystemet, giver senere tids beretninger fra fremmede kulturers søfart. Gutzlaff skildrede f.eks. en fart fra Siam til Kina ombord på en *kinesisk djunke* i begyndelsen af 1800-årene³⁶:

Søfolkene - der er to klasser, »hoveder og øjne« (helbefarne) og »kammerater« (simple matroser) - har part i skibet og lov til at tage varer med, og de adlyder derfor kun skipperen, når det passer dem; tit skælder de ham ligefrem ud. Der er aldeles ingen form for disciplin, og skipperen er ofte nødt til at rette sig efter mandskabet, som modsætter sig enhver foranstaltning til det bedre, hvis de synes den strider mod deres egen fordel. I farefulde øjeblikke taber de modet og bliver helt rådvilde, og ikke sjældent ender det med deres undergang. Folkene deltager øjensynlig så lidt som muligt i skibsarbejdet. En af dem står for proviantindkøbene, en anden vogter lasten og en

trede besørger religiøse ofringer og antænder røgelsespinde. Men ellers er det skipperen, der hele tiden er på udkik, og styrmanden, som står for ror og sejl. De to overordnede får sjældent tid til at sove.

Interessant er også en beskrivelse af forholdene ombord på *arabiske dhower og sambukker*. Alan Villiers fortæller fra en rejse dermed 1938, at der hverken er vagt eller fast rortørn, ej heller faste skaffetider. Alle søfolkene, som ikke ejer del i skib eller varer, er på dæk samtidig, og alle hjælper med de forekommende arbejder, men uden noget som helst system. Styrmanden eller en af sømændene sidder ved rorpinden, ofte i 4-6 timer, eller hele dagen, hvis det ikke falder nogen ind at afløse dem. Udkik holdes om dagen af skipperen og om natten af styrmanden, bådsmændene eller rorgængerne³⁷.

På den anden side lader det forøvrigt til, at man ret tidligt på større skibe i muhamedanske lande efter europæisk forbillede har anvendt et vagtsystem, som det f.eks. fortælles i 1760'erne om barbarkerne i Nordafrika, der i århundreder var en trussel mod skibsfarten i Middelhavet og langs Atlanterhavets kyst. De marokkanske sørøveres mandskaber var inddelt i to parter, som hver sjette time afløste hinanden. På tyrkiske krigsskibe, meddeler Aubin 1702, havde man 5 timers vagt³⁸.

Muhamedanerne hadede klangen af kirkeklokker, derfor havde de ikke nogen skibsklokke ombord. I stedet for at slå glas har de slået en trommehvirvel.

Konklusion

En rubricering og analyse af de forholdsvis få og spredte oplysninger om vagter i ældre tid fører efter vor mening til det resultat, at vagtsystemet må være opstået i den engelske orlogsflåde i slutn. af 1200-årene. Det har som forgængere ældre former for vagt, specielt nattevagten, som er militær og kan spores tilbage i oldtiden, samt mere tilfældige søvagter (udkik, anker- og sejlvagter, landgangsvagter), især på handelsskibe. Man har på et vist tidspunkt inddelt mandskabet i (fire) vagthold og har haft en fast turnus for folkenes delta-

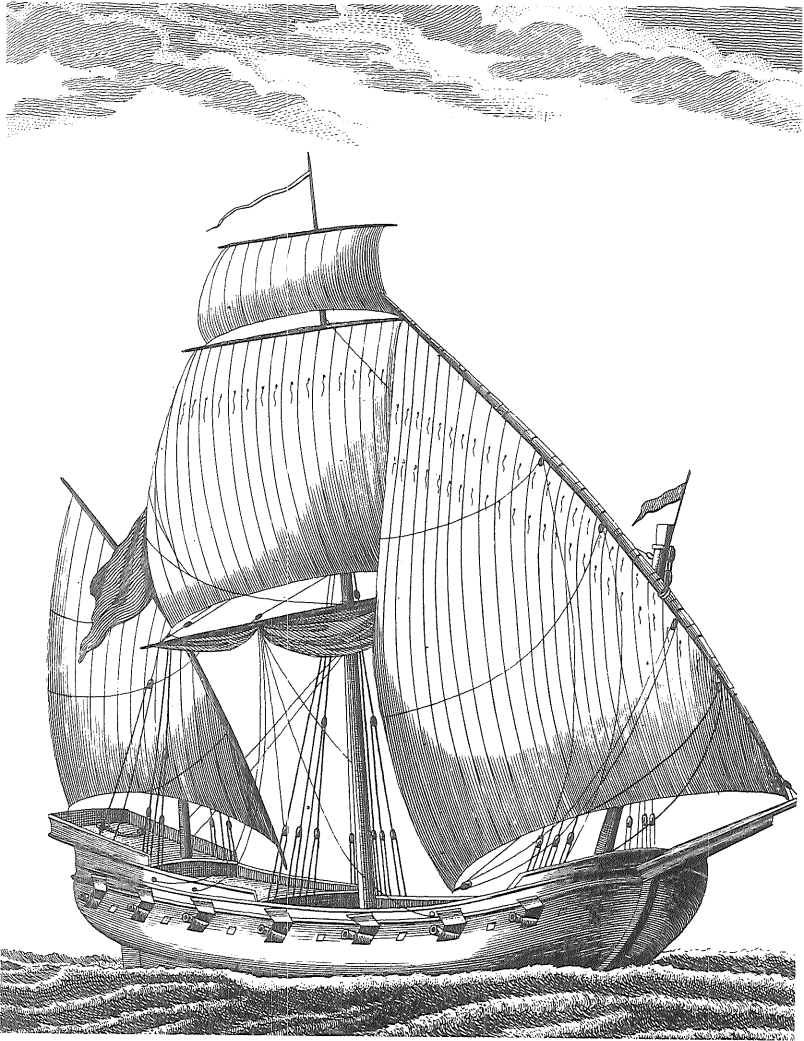
gelse i vagten. I vagtholdenes kammeratskab indgår en del ældre fællesskaber.

Det nye, der skaber vagtsystemet, er lånt fra klostrenes »tide«-system: brugen af timeglasset til at udmåle étmålet i éns tidsafsnit for vagterne, samt skibsklokken som lyder hver halve time og med sine 8 glas tilkendegiver, at vagten er udløbet.

Større skibe med større besætninger er betingelsen for systemets indførelse og nødvendighed. Strengt straffebestemmelser indføres for forseelser under vagten, og disciplinen strammes.

I de følgende århundreder blev vagtsystemet accepteret af de andre europæiske sømagter, i hvert fald på orlogsskibe og større kofardiskibe.

Marokkansk chebek fra 1760'erne, et af de frygtede nordafrikanske barbaresk-sørverskibe, som overfaldt »kristne« (europæiske) skibe, plyndrede dem, myrdede søfolkene eller gjorde dem til slaver. Sådanne skibe kunne føre 12-16 kanoner og have en besætning på omkring 120 mand. Mandskabet var delt i to vagter, og hver vagtperiode var på 6 timer. Skibsklokke brugtes ikke, da muhedanerne hadede dette kristne symbol. I stedet for kunne man anvende en tromme. - Stik af Meno Haas efter tegning af orlogskaptajn A.H. Stibolt, i G. Høst: Efterretn. om Marókos og Fes (Kbh. 1779). *Moroccan chebeck from the 1760's, one of the much dreaded pirate ships of the North African Barbary states which attacked and robbed European merchantmen and made the surviving crew slaves. On board such ships, which carried 12-16 guns and a crew of about 120 men, a watch-system with 6-hour watches existed. Instead of the bell, which for the Muslims was an unacceptable Christian symbol, a drum was used.*



Kildehenvisninger

På grund af pladsmangel er noteapparatet begrænset til det nødvendige.

Forkortelser

- Black Book = The Black Book of the Admiralty (ed. Sir *Travers Twiss*) I-IV (London 1871-76).
- Falk = *Hjalmar Falk*: Altnordisches Seewesen (Wörter und Sachen IV, Heidelberg 1912).
- Harbitz = *G.P. Harbitz, S. Oppegård og Rolf Scheen*: Den norske leidangen (Oslo 1951).
- Heinsius = *Paul Heinsius*: Das Schiff der Hansischen Frühzeit (Weimar 1956).
- H&S årbog = Årbog for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 1942 ff.
- Marcus = *G.J. Marcus*: Ocean Navigation of the Middle Ages (doktorafhandling, manuskript, Oxford 1954).
- MM = The Mariner's Mirror (Society for Nautical Research, London), 1 ff. (1911 ff.).
- Mollat = *Michel Mollat*: La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique - IX^e-XVI^e siècle (Paris 1983).
- Oppenheim = *M. Oppenheim*: Naval Accounts and Inventories of the Reign of Henry VII (London 1896).
- Pardessus = *J.M. Pardessus*: Collection de lois maritimes antérieures I-VI (Paris 1828-45).
- Seamen in Soc. = (*Paul Adam* ed.): Seamen in Society (samling af de maritime forelæsninger fra 15th International Congress on Historical Sciences, Bukarest 1980).
- Taylor = *E.G.R. Taylor*: The Haven-Finding Art (London 1956).
- Waters = *David W. Waters*: The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times (London 1958).
- Vogel = *Walther Vogel*: Geschichte der deutschen Seeschiffahrt I (Berlin 1915).

Noter

¹ *J.Fr. Schroeter*: Haandbog i Kronologi I (Oslo 1926), 44ff., 67ff.; *Herluf Nielsen*: Kronologi (Viborg 1962), 68ff., 70f.; *F.A.B. Ward*: Time Measurement I (London 1947), 16, 22; *W.C. Harford* i *The Connoisseur* 91 (1933), 160ff.; *Willis J. Milham*: Time and Timekeepers (London 1923), 51ff.; *Jürgen Abeler*: Ullsteins Uhrenbuch (Frankf. 1975), 9, 29, 42; *Taylor* 116, 140f.; *Vogel* I, 453; *Heinsius* 173, 184; *Oppenheim* 50, 61ff.

² *Niels Winther*: Færøernes Oldtidshistorie (Kbh. 1875), 35f.

³ *Henning Henningsen*: Skibsklokker, i *Arv og Eje* 1983; *Th. Hach*: Lübecker Glocken-

- buch (Lübeck 1913), 84; klokken er muligvis forsvundet under krigen og er forgæves eftersøgt med bistand af museumsforvaltningen i Lübeck ved Dr. *Ulrich Pietsch*.
- ⁴ Sjöhistorisk årsbok (Stockholm) 1979-80, 75; *L. G. Carr Laughton: Old Ship Figure-Heads & Sterns* (London 1925), 250f.; *Karl Wede: The Ship's Bell* (New York 1972), 10; *Oppenheim* 39, 45, 258, 287 o.fl.; Danmarks gamle Købstadlovgivning (udg. *Erik Kroman*, Kbh. 1951ff) III, 94.
- ⁵ *Joinville: Ludvig den Helliges Krønike* (Kbh. 1898-99), 165; MM 8, 98, 376f.; 9, 342; 40, 69; 75, 167 f.; *Hansisches Urkundenbuch IX*, 541; *Voyage of John Huyghen van Linschoten to the East Indies* (Hakluyt 70-71, London 1885) II, 231f.
- ⁶ *Henning Henningsen* i *Kulturhist. leksikon f. nord. middelalder IV*, 555ff.; *Klaus-Peter Kiedel & Uwe Schnall: Die Hanse-Kogge von 1380* (Bremerhaven 1982), 74; *Mollat* 165; *Ute Scheurlen* i *Seamen in Soc. II*, 149.
- ⁷ *Harbitz* 81.
- ⁸ *Alethea Wiel: The Navy of Venice* (London 1910), 335; *Christiane Villain-Gandossi* i *Seamen in Soc. II*, 155.
- ⁹ *E. Keble Chatterton: The Story of the British Navy* (London 1911), 85.
- ¹⁰ *Pardessus VI*, 23f.
- ¹¹ MM 12, 197; *Cornelis Anthonisz: Het Leeskartboek van Wisbuy* (ed. *Johs. Knudsen*, Kbh. 1920); *Kjeld Jensen Slagelse: Goed Hafns Anden Pilot* (Kbh. 1670).
- ¹² *A. Jal: Archéologie navale* (Paris 1840), I, 313; II, 204 (efter *Bartol. Crescentio*).
- ¹³ *Falk* 8.
- ¹⁴ *Aug. Köster: Das antike Seewesen* (Berlin 1923), 127.
- ¹⁵ *Roald Morcken: Den nautiske mil gjennom tusen år, i Bergens Sjøfartsmus.s årshefte* 1968, passim; *Marcus* 211. - Gokstadskibet: efter venlig meddelelse fra dir. dr. *Detlev Ellmers*, Bremerhaven.
- ¹⁶ *Waters* 581; *Henning Henningsen* i *H&S årbog* 1980, 24ff., 35; *Kongespejlet* (udg. *Finnur Jónsson*, Kbh. 1926), 98; *Mollat* 147; *Lærebog for Orlogsgaster* 1939, 67f.; *Klaus Friedland* i *Seamen in Soc. II*, 15f. og *Ute Scheurlen* sst. II, 148.
- ¹⁷ *De profectione Danorum in Terram Sanctam*, kap. 12; oversat af *Jørgen Olrik* i *Krøniker fra Valdemarstiden* (Kbh. 1901), 152.
- ¹⁸ *Byskupa sögur* (udg. *Gudhni Jónsson*) II (Reykjavík 1948), 190.
- ¹⁹ *Saksnes Danesaga* (overs. *Jørgen Olrik*) II (Kbh. 1925), 128, 258, 260.
- ²⁰ *Stadtrecht des Königs Magnus Hakonarson für Bergen* (udg. *Rudolf Meissner*), *Germanenrechte*, N.F. III (Weimar 1950), 300f., 451ff.
- ²¹ Jfr. *Roald Morckens* arbejder, samlet i *Sjøfartshistoriske artikler gjennom 20 år* (Bergen 1983); *Poul Johs. Jørgensen: Dansk Rethistorie* (Kbh. 1969), 56ff., 252ff., 282, 430f.; *Krøniker fra Valdemarstiden* (*Jørgen Olrik*, Kbh. 1900-01), 93, 96, 111; *Harbitz* 34; *Poul-Erik Hansen: Danmarks ældste Flaadeordning*, i *H&S årbog* 1946, 62ff.; *O. Nielsen: Kjøbenhavn i Middelaldren* (Kbh. 1877), 115f., 132; *Danmarks gamle Købstadlovgivning* (udg. *Erik Kroman*) III (Kbh. 1955), 26ff., 35, 62, 64f.

- ²² The Exeter Book II (ed. *W.S. Mackey*, London 1934), 2f.; *Pardessus V*, 334; VI, 22f.
- ²³ *Pardessus V*, 357, 447; *Henning Henningsen*: Kølhaling og råspring, i H&S årbog 1956, 89ff.
- ²⁴ *A. Jal*: Glossaire nautique (Paris 1848), 1353; *Charles de la Roncière*: Histoire de la Marine Française II (Paris 1900), 455f.
- ²⁵ *Christopher Lloyd*: The British Seaman 1200-1860 (London 1968), 25; Black Book I, 284, 451, 454, 457, 461, 465, 470f.
- ²⁶ *Pardessus V*, 124.
- ²⁷ MM 38, 261f.; Black Book III, 437f.; *Pardessus II*, 120, 252f.
- ²⁸ Cit. i *Joanna C. Colcord*: Songs of American Sailormen (New York 1938), 27f.
- ²⁹ *Reinaldo Caddeo*: Columbus' Skibsjournal 1492-93 (Kbh. 1942), passim.
- ³⁰ *Chr. Schefer*: Le Discours de la Navigation de Jean et Raoul Parmentier (Paris 1883), passim.
- ³¹ Danske Magaziin V (Kbh. 1751), 12.
- ³² *Chr. Waagepetersen* i H&S årbog 1971, 32.
- ³³ *Taylor* 116.
- ³⁴ *W. Blunt*: The Golden Road to Samarkand (London 1973), 88; MM 35, 276ff.; 38, 263, 267f.; *Michael Lewis*: The Navy of Britain (London 1948), 339f.; *Heinsius* 100, 231f.; *G.J. Marcus*: A Naval History of England I (London 1961), 15f.; *Mollat* 163; *Timothy J. Runyan* i Seamen in Soc. II, 4 og *Christiane Villain-Gandossi* sst. II, 153.
- ³⁵ *Dudo*: Normandiets Historie under de første Hertuger (udg. *Erling Albrechtsen*, Odense 1979), 47; *J.J.A. Worsaae*: Den danske Erobring af England og Normandiet (Kbh. 1863), 143f.; *samme*: Minder om de Danske og Nordmændene i England, Skotland og Irland (Kbh. 1851), 221.
- ³⁶ *John Francis Davis*: Chineserne (Kbh. 1843), 664.
- ³⁷ MM 40, 174; American Neptune (Salem) XI, 185.
- ³⁸ *Georg Høst*: Efterretninger om Marókos og Fes (Kbh. 1779), 178; *Aubin*: Dictionnaire de Marine (Amsterdam 1702), 647.
- ³⁹ Under korrekturlæsningen er jeg blevet opmærksom på, at den tyske sprogforsker *Gustav Goedel* i sin Etymologisches Wörterbuch des deutschen Seemannes (Kiel-Leipzig 1902), s. 371 ff. påviser, at det franske *quart* = vagt, i virkeligheden ikke har noget med *quart* = fire (fra latinsk *quartus*) at gøre, men skal være opstået ved et sammenfald med *garde* = vagt (fra sprogstammen *var* = vogte, værge, våge, som findes i gotisk *wards*, angelsaksisk *ward*, gammeldansk *wardh*, tysk *wart* og i flere sprog, alle i betydningen vagt); på spansk er det lånt i formen *guardia*, som igen er lånt videre til fransk som *garde*, der altså ved et lydligt sammenfald er blandet med talordet *quart*, således at både *garde* og *quart* betyder vagt. *Quart* og *quartier* indlåntes ret tidligt fra fransk til engelsk, hollandsk, tysk og skandinavisk i den franske betydning vagt, ligesom også *quartier-maitre* = leder af vagten, kvartermester. Disse franske betegnelser brugtes jævnsides med den hjemlige betegnelse *watch*, *wacht*,

vagt. Samtidig havde man også i disse sprog som i fransk ord som *kvart*, *kwarter*, afledt af latinsk *quartus* = fire. Både i fransk og de andre sprog er der på den måde opstået en letforståelig forvirring, idet *quart* = vagt selvfølgelig har givet anledning til at formode en sproglig forbindelse med tallet fire. Denne forvirring går langt tilbage i tiden, jfr. firdelingen af vagten i den norske Bjørkø-ret (før 1170) og i den franske orlogsflåde ca. 1370 (med betegnelsen *quartenier* for lederen af de udtrykkelige nævnte fire vagter), og også i senere kilder møder man gang på gang henvisninger til firdelingen, hvad der altså ret beset er forkert. Denne forvirring i kilderne har også sat sine spor i min fremstilling, hvor jeg i god tro har gjort forskellige krumspring for at søge en forklaring på disse problemer, som datidens folk heller ikke forstod. Desværre har jeg for sent mødt Goedels sproglige iagttagelse, som på logisk vis forklarer den herskende forvirring om firdelingens rolle inden for vagtsystemet.

En tysk sammenfatning af ovenstående arbejde er trykt i *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, bd. 7 (Bremerhaven 1984): Ueber den Ursprung des Wachsystems, og en engelsk vil fremkomme i *Mariner's Mirror*. I forbindelse med et tysk(-internationalt) forskningsprojekt »Schiff der Zukunft« har jeg efter anmodning udarbejdet en redegørelse spec. om vagternes rotering (»drejning«) efter engelsk, fransk og hollandsk model, om to- og treskiftvagter, arbejdsvagter, vagt i moderne tid m.v. Den vil blive trykt i *Schiff und Zeit* 1985.

Jeg takker museumsdirektør dr. *Detlev Ellmers*, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, prof., dr.med. *Hartmut Goethe*, Bernhard-Nocht-Institut, Hamburg, og dr. *Uwe Schnall*, også Bremerhaven, for hjælp og vejledning samt imødekommenhed m.h.t. publicering. En tak rettes ligeledes til mine kolleger, museumslederne *Jørgen H. Barfod* og *Ole Crumlin-Pedersen*, samt museumsinspektør *Ole Ventegodt*, som alle venligst har gennemlæst manuskriptet og givet mig gode råd.

Da emnet som antydnet ikke har været behandlet før, står fremstillingen og konklusionen helt for min egen regning. Henvisning til nyt stof modtages gerne under flg. adresse:

Fhv. museumsdirektør, dr.phil. Henning Henningsen,
Flynderborgvej 7
3000 Helsingør

THE ORIGINS OF THE WATCH-SYSTEM

Summary

When talking about the watch system at sea we mean the division of the day (and night) into a number of *watch periods* of equal length (usually 6 watches of 4 hours each) and the division of the crew into *watch teams* (2 as a rule, though 3 shifts were to be found on big ships back in the 16th century) who took it in turns to keep watch and be off duty. The watch team is responsible for the work on the ship, for sailing and for safety: navigation, the helm and look-out. By using an uneven number of watches the watch teams are *rotated* to avoid their being on duty at the same time every day. The table in the Danish text shows the names of the watches in the languages of the various sea-faring nations.

Up till now nobody has tried to investigate when and how this important system, which is so vital for the working rhythm on board, arose. In this article we will try to rectify the omission by analyzing some of the evidence from earlier times.

The basic factors in the watch-system are primarily the *hourglass* and the *ship's bell*. Whereas previously the day had been divided up into 12 hours and the night into 3 (or 4) night-watches which grew shorter or longer according to the time of the year (the so-called *temporal times*), the advent of the hourglass made it possible to divide the whole day and night up into 24 identical and equally long »clock hours« (*horae aequales*). Most often the handier half-hourglass was used. It stood or hung in front of the helmsman, and every time it ran out he would turn it over and ring the ship's bell once, which could be heard all over the ship: after the first half-hour of the watch - one *glass*, after the next half-hour (i.e. one whole hour) - two glasses, and so on up to 8 glasses when the 4-hour watch period was over and the watch team relieved.

The same problem existed in monastery churches, where the monks were called to prayer by the church bell. The prayers had to be said throughout the day and night at exact and unvarying intervals, the canonic times (*horae canonicae*). It was probably here that the hourglass was first used in connection with the bell, and it is precisely this timed prayer system which was so suitable for use on ships.

From 1295 onwards the available material shows evidence of English warships having used hourglasses (*dyall*, *orologio* and such like). The oldest reported ship's bells are from around 1400 on a German ship and 1420-22 on English ships (*one bell for the sailors watches*), but the fact that the bell is not mentioned until so late is, of course, a pure accident since glass and bell were closely linked from the very beginning.

The leader of the watch is called the quarter-master, which could indicate that originally there were 4 watch teams (quarter watches). It seems, however, that the French *quart*, *quartier*, which was taken over by most languages, had nothing to do with *quart* = four (Latin *quartus*) but was a phonetic misunderstanding of Spanish *guardia*, meaning *watch* (cf. English *ward*). About 1370 *quarteniers* are mentioned in the French Navy, and in 1443 *quarter maisters* in the English Navy. Their insignia and mark of command were the boatswain's *whistle* or *call* (French *sifflet*). One such whistle is reported on a French ship from 1250, and in 1418 a whistle is mentioned on an English ship. One must remember, however, that the dates we come across are purely arbitrary and in no way indicate that the objects or persons concerned appear for the first time. When we find a mention of these indicators in an old text it is a sign that the watch-system has been introduced on board - and this also applies to the *traverse board* which was used to record course and speed during the watch.

The watch-system itself became a necessity during the Middle Ages because as time went by ships got bigger and bigger, which in turn meant that the size of the crew also increased, especially on warships. The structure of the crew changed and there arose a need for many different specialists on board. The system also entailed tighter discipline, and individual liberty was restricted. Democracy was on the wane while the captain and officers got more power.

Naturally the watch-system did not arise out of the blue. It had its origins in systems used on board ships in earlier times, primarily the *night-watch*, which again was based on ancient military watch-systems on land, - cf. the above-mentioned division of the night into night-watches. No doubt watch was kept on board at night, partly for the sake of navigation (look-out and helmsman), and partly, in the case of warships, as a precaution against attack. The oldest Northern European example is the *nihtwaco* mentioned in the English poem »The Seafarer« (in Codex Exoniensis), from the 9th - 10th centuries. The very fact that the watch from 8 p.m. to 12 midnight is called *first watch* in all the European languages while the watch from midnight to 4 a.m. is called *second watch* and from 4 a.m. to 8 a.m., although rare, *third watch*, is a sure sign that such a night-watch was a forerunner of the watch-system. For a long time to come the first watch was posted at 8 p.m. (instead of 12 noon which is now the start of the nautical day), often with a religious solemnity on catholic and protestant ships alike. The question now is whether the watch-system from the beginning only included the 3 nightwatches from 8 p.m. to 8 a.m. while the day watches from 8 a.m. to 8 p.m. were excluded. We cannot answer this question but it is hard to imagine that this was the case. It would seem logical once the half-hourglass had been used to divide the day into 24 regular hours, 48 half-hours, that it was absolutely necessary to continue turning the hourglass day and night in order to keep track of the passing of the hours.

Another important prerequisite for the watch-system was the existence of the

many brotherhoods on the ships of all nations. We can study them best in the Nordic sources, where we see that the crew formed several smaller fellowships: for eating, for sleeping (often two people in one skin sleeping-bag), for rowing, for bailing, for the sharing of lockers, etc.

Normal guard duties on board (e.g. look-out, guarding against enemies, port guard duty, anchor watch, etc.) were of course carried out even before the introduction of the watch-system as such. We can see many examples of this in the Nordic sagas.

The most valuable source of information about the start of the watch-system is the Norwegian *Bjørkøret* (Bjørkø Law) which dates from about 1170 but whose provisions are probably older. An entire pre-watch-system has been developed here: the crew are divided into 4 watches who have 1. look-out duty, 2. mooring and anchor watch, 3. bailing duty, and 4. yard or sail duty. Each group is led by a »reidhumadhr« (quarter-master), and the exact position of his sleeping quarters in the ship is indicated. The assignment of the men to their watches follows their fixed places on the thwarts during rowing - they also had their sleeping quarters here - and one watch might for example begin in the stern and go aft on the starboard side, while another might begin in the mast on the port side and go forward to the forebody. In actual fact the watch-system here has clearly come a long way. What is missing here is primarily an exact measurement of the time intervals and an indication of these intervals by means of sound, in other words the hourglass and the ship's bell. That is why this source says nothing about the length of each watch; the relief of the watch could not have taken place at such regular intervals as later, even though it must be emphasized that human beings have a more or less accurate sense of the passage of time even without looking at a watch or clock. Similar watch-systems could probably have been used by other nations as well, but unfortunately the very limited amount of source material does not mention the fact.

The watch is mentioned throughout the Middle Ages in some of the maritime legislation, especially as regards warships but also in the case of merchant ships. Italian, Spanish and English maritime laws mention the watch without any clear indication of whether they mean the old inherited (night-)watch, or whether the watch-system we are looking for has in fact been introduced. There are quite often references to the more or less harsh penalties for the presumptuous members of the watch who commit the most serious crime of all on board: sleeping while on duty. The first certain reference to the watch-system which we have found is in the Spanish law code *Consolat de Mar* in an extended version from the beginning of the 15th century, where it clearly states that the skipper, immediately after setting sail, is duty bound to post the watches which are to keep watch on the ship, both in harbour and under sail. The watch on an Italian pilgrim's galley sailing from Venice to the Holy Land is described in 1483, and Columbus' diary from his first voyage in 1492-93

gives for the first time the names of some of the watches and a description of the ceremonies used when posting the night-watch.

The various pieces of evidence about the watch on board which we have found up until approximately 1550 are presented in chronological order in the table in the Danish text (O = warship, H = merchant or expedition ship). Compared to the amount of intensively studied source material there may not be very many references offering concrete proof, but presumably there are enough to give a pretty clear idea of where and when the system might have arisen. The list gives an unequivocal answer: it must have happened in the English Navy, probably towards the end of the 13th century. It cannot be pure coincidence that precisely in the 50-year period starting in 1295 a whole series of examples from England mention the presence on board of the hourglass, even though we must allow for a more copious publication of English source material than that of other nations. Naturally we do not go so far as to claim that the well-known English King Edward I (1272-1307), who among other things reorganized England's national sea defence, had anything to do with it. But certainly we may presume that the creator of the system must have been a brilliant organizer who had a strong state behind him and who could see the possibilities which there were in the system. However, this is still just a theory. And whether or not everything really went as smoothly as presented here also remains an open question, since we know nothing whatsoever about the sequence of events. It is possible, as we have implied, that the night-watch in the beginning was the primary watch, while the day watch was first introduced later. It would be highly desirable if more sources could be traced shedding light on this problem.

Once the system had been invented it spread to other countries, especially to the navies, and later to the big merchant and company vessels as well. In France it appears that the system was introduced in the 1370's and in the German Hanseatic ships certainly before 1400. On Spanish ships we have documented its use around 1436. Strangely enough, our sources say nothing about such out-and-out seafaring nations as Portugal and the Netherlands, but this must be pure chance because the system was almost certainly in use here at the same time. In Denmark the system was definitely known at the beginning of the 16th century, if not before.

A watch-system was also known on large Muhammadan ships, in the 17th century at least. They did not, however, use the ship's bell, which they regarded as a Christian symbol, but instead indicated time by drumbeat.

Travellers' descriptions of the ships of various countries where no watch-system was known, e.g. Chinese junks and Arabic dhows, show how haphazardly the work was carried out on board these ships and how slack discipline was. The watch-system has without a doubt been one of the most important factors contributing to the impressive expansion of shipping over the Seven Seas through the centuries.