

HURRA!

Om sømandens hilsskikke og honnør til søs

Af

Henning Henningsen

Det foreliggende emne blev første gang behandlet af forfatteren 1968 i en artikel, trykt under titlen »Hurra!« i Mærsk Post oktober 1969. Siden da har en fortsat efterforskning tilvejebragt godt 100 vidnesbyrd fra 1578 til vore dage om den ellers oversete maritime skik, der her er kaldt sømandens »frydeskrig«, en betegnelse som første gang er truffet på dansk ca. 1725 (jfr. udtrykket »et glad og jublende skrig« 1672, svarende til engelsk »a joyful outshoot« 1578 og hollandsk »Freudengeschrey« 1771). Det forekommer forfatteren, at ordet udmærket dækker hele den sammensatte ceremoni, som her for første gang skal beskrives og analyseres.

Lidt efter lidt er der til søs opstået visse høflighedsceremonier og æresbevisninger, ikke mindst på orlogsskibene, men også på de større kompagniskibe. Disse traditioner satte sig efterhånden igennem i international brug og smittede til en vis grad af på de mindre koffardiskibes skikke. Selvfølgelig er de blevet varieret på mangfoldige måder i tidens løb i overensstemmelse med skibets tekniske udvikling og skiftende moder og livsholdninger.

Den tradition, som vi har givet navnet »sømandens frydeskrig«, samler i sig de fleste af de hilse-, paraderings- og honnørskikke, der efterhånden opstod til søs. Den fulgtes – og gælder tildels i vore dage i moderne, simplificeret form –, når skibe mødtes i søen, og indebar foruden en identifikation af skib og nationalitet også en frejdig hilsen i fredsommelig og kammeratlig ånd, samt en yttelse af respekt, hyldest, begejstring, national stolthed, men tillige i mange tilfælde underdanighed, som lagde et slør over eventuelle fjendtlige tanker, over skjult mis-hag eller mindreværdsfølelser.

På samme måde blev den fulgt, når høje personer, specielt fyrster med familie, andre statsoverhoveder, guvernører, ambassadører, høje officerer samt andre standspersoner passerede ens eget skib eller kom om bord. Endvidere ved markante afsejlinger fra og ankomster til havn.

Hvor ægte den jævne sømands fryd var, meldes der ikke direkte noget om. Frydeskriget blev fra flådemyndighedernes side hurtigt organiseret og lagt i faste rammer, så den umiddelbare hjertelighed gik af det, men vi fornemmer alligevel ofte, at søens folk virkelig var begejstrede, ikke mindst over for deres elskede kongehus. Kritiske ytringer kommer sjældent til orde i det indsamlede stof.

Frydeskrigsceremonien

For at belyse sagen er det nødvendigt at citere nogle spredte vidnesbyrd. Den første fyldige beretning, vi kender, er fra den engelske flådes togt til Cadiz 1596¹:

Når et skib passerer overadmiralen, mander de straks skibet og anbringer hver eneste af de ombordværende på øverste og mellemste dæk, og også på kobryggen og i vantene og alle andre steder på bedste måde, for at det kan se kækt ud og vise, hvor stor besætningen er. Når kaptajns og styrmændenes piber lyder på en smuk, høj og melodisk måde, deltager disse i hele skibskompaniets viften med hænder, hatte og huer, mens de istemmer et pragtfuldt råb med så megen lystighed og fryd, som de kan. Det frembringes af så mange høje, stærke og forskellige stemmer, at det giver et højtlydende ekko og en behagelig rullen i luften, så det høres med stor fryd. Denne ceremoni foretages tre gange og bliver tre gange ind imellem besvaret af overadmiralen.

Da den danske Ostindiefarar »Oldenborg« i maj 1672 var på vej ud til Java, mødte den i Skagerrak ud for Lindesnæs en engelsk orlogsfregat, som førte en hertugelig ambassadør til København. Skibslægen Cortemünde fortæller i sin dagbog om det for danskerne fremmedartede møde²:

Hans ankomst var tydelig at høre og se, thi så snart han så vore danske flag, lod han alle sine folk komme op på dækket og entre op i vantet,

hvorpå de efter engelsk skik med klare stemmer tre gange sendte os et glad og jublende skrig imøde, så det kildede i vore øren, mens de vinkede med hatte og huer. Vor kaptajn, som var kendt med denne søskik, havde allerede befalet vore folk at vise dem den samme ære; de klatrede også op og skreg ligeså tosset med klar stemme til dem, hvorefter man bærede dem med en tredobbelt løsen af kanonerne. De knaldede brat igen og hjergede deres sejl for at antyde, at de ville tale med os. Derpå bjergede vi også vore, og vi drev af sted ved siden af hinanden... (Ambasadorens sekretær kom ombord og blev drukket fuld i rhinskvin, mens de skålede for den engelske og danske konge). Da han var kommet over på sit skib, lod hans herre os komplimentere på det smukkeste med sine kanoner, med pauker og trompeter, hvad vi takkede for på samme måde.

Det varede ikke længe, før dette ceremoniel også blev gjort obligatorisk i den danske flåde. Frederik V's søkrigsartikler fra 1752 befaler i §833 om denne organiserede glædesytring:

Når vi selv eller vores hjertelige gemal dronningen (i §834 nævnes også kronprinsen med gemal) kommer i vores flåde eller eskadre og passerer den, da skal alle folkene på alle skibene gå op i vantene og på stagene til den side, vi passerer dem, vagten træde ud, gevær præsenteres, slås march, officeren fælde sin kårde, og fra skibet af alt folket råbes trede gange: Hursai! (i tillægget 1795 bestemmes, at skibsmandskabet i fremtiden skal stå på ræerne).

En længere beskrivelse af skikken i tysk udformning gives 1850³:

Hurra! Det sædvanlige råb for at hilse nogen, der passerer forbi. Når man skal hilse en admiral eller en fyrstelig person, bliver der fra alle ræernes toplenter udspændt smækre tove parallelt med ræerne og fire fod over disse. De skal bruges ved folkenes paradering. Gasterne står nemlig oprejst på ræerne og holder sig med udstrakte arme hånd i hånd fast til disse udspændte tove, så det langt borte fra ser ud, som om de står frit og tager hinanden i hånden. – Skibet er gjort skinnende rent og er udpyntet med alle slags flag og vimpler, og alt andet skibsarbejde hviler. Så snart den høje persons fartøj viser sig på reden eller ankerpladsen, bliver hele mandskabet samlet på øverste dæk, hvor alle står parat til første kommandoråb. Når fartøjet kommer nærmere, hilses det med et bestemt antal kanonskud, og på kommandoen *Alles auf!* (dansk: *entre tilvejs!*) iler gasterne op ad vantene og opstiller sig på ræerne som forhen

fortalt. Den del af dem, som der ikke er plads til her, arrangerer sig over hinanden på vævlingerne i vantene, med ansigterne udad. Marinesoldaterne placerer sig på skansen til parade med deres officerer i spidsen. En afdeling er opstillet ved falderebet på den side, hvor fartøjet kommer forbi eller lægger til. Skibets kaptajn står ved opgangen til skansen, og ved siden af og bag ham officererne, kadetterne og de højere embedsmænd såsom lægen, præsten, sekretæren osv. Den vagthavende står ved falderebet og seks gaster på platformen. Når fartøjet er kommet tilpas nær, giver øverstkommanderende det aftalte tegn, og hele mandskabet råber tre gange Hurrah!

Disse udplukkede eksempler skildrer tilsammen de forskellige bestanddele af ceremonien: manding af ræling, vant og/eller ræer, svingen med hatte og huer, trefoldigt leveråb (hyppigst hurra), flagsmykning, salutskydning, besvarelse af hyldesten. I det følgende skal hvert punkt af disse behandles særskilt.

Selv om vort materiale er forholdsvis stort, formår det dog ikke at sige, hvor gammel skikken er. Første gang vi træffer den er fra et engelsk skib 1578⁴. Her nævnes, at søfolkene udbryder i et frydefuldt råb og vifter med hattene. 1583 – også fra et engelsk skib – siges at de er så glade, at de kaster hattene over bord i deres begejstring. På et portugisisk skib, der afsejler fra Indien 1687, nævnes, at man opløfter et højlydt skrig: *Boa viagem!* (god rejse). Vi tør da nok tro, at kernen i skikken har været en oprindelig meget personlig sømandshilsen, vinken med hatte eller huer, som i ekstasen ofte smides i søen, og et råb. Vi skal senere drøfte, hvordan dette lyder. Da vi ikke har vidnesbyrd om skikken før fra sidst i 1500-årene, men efter den tid talrige, er det nok ikke helt forkert at antage, at det må være lidt før dette tidspunkt, at den fremstår som en sammensat tradition med en nogenlunde fast profil. Men derfor kan man jo godt i århundreder før den tid have råbt og vinket til hinanden. I 1596 er traditionen, som vi så før, blevet endnu mere fæstnet, idet manding af ræling og vant og organiseret kommando ved pibesignaler er kommet til. Højst sandsynligt hører flagsmykning og saluter, som i sig selv er en gammel hilsen, også med, uden at det

er omtalt. Pudsigt nok nævnes salut først hos Cortemünde 1672 som en bestanddel (se tidligere), og flaghilsning så sent som 1719, selv om selve denne skik træffes meget længe før. Vore beskrivelser er trods deres mangfoldighed desværre ikke alle lige udførlige.

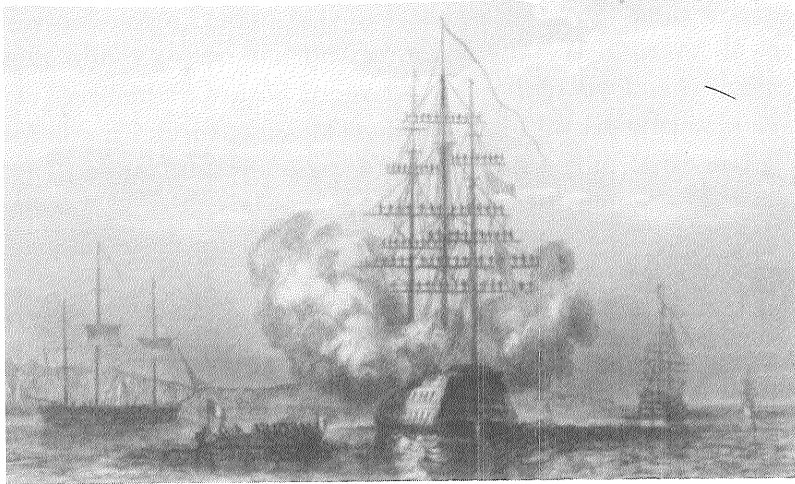
I alt har vi dokumenteret over 100 eksempler på skikken fra praktisk talt alle søfarende nationer i tiden fra 1578 til ca. 1900. Vi tør med stor sandsynlighed tildele England æren af at have introduceret og udformet ceremonien, der så efterhånden er overtaget af de andre sømagter, f.eks. Danmark (første kendte eksempel 1719). Englands voksende dominans på søen gjorde, at dens *navy* blev toneangivende. Bl.a. træffer vi råbet hurra her for første gang. 1782 siges det direkte, at de tyske sømænd havde lært det af englænderne⁵.

Sømandens råb

Foruden de veldefinerede ceremonier med råb, hattesving, råmanding osv., flag og salut findes der en hel del andre eksempler på råb ved forskellige lejligheder såsom afskeds-, ankomst- og mødehilsner, ønsker for rejsen, hyldest- og leveråb for personer, skibe og nationer, som udtryk for glæde og begejstring. Disse »løse« eksempler må også inddrages i vor undersøgelse.

Især i ældre tid får vi ikke altid med rene ord besked om, hvad der råbes, kun at der råbes. Allerede i middelalderen nævnes i *tysk* overlevering sømændenes *rûf*, *ruof*; 1796: *salutieren mit der Stimme*; 1822: *zurufen*.

I *engelsk* har vi 1578: *a joyful outshoot*; 1596: *a marvellous shout*; ca. 1630: *a joint shout*; 1660: *great and loud shout*. 1675 møder vi første gang betegnelsen *cheers*, og i den følgende tid vinder den hurtigt terræn. Dels kan *cheer(s)* selv bruges som råb, dels kan det stå for hurra. Cheer kommer egl. af græsk *kara* (ansigt) og har muligvis via betydningen »et glad og venligt ansigtsudtryk« efterhånden fået den omfattende, nuværende brug. I de store



Der findes desværre ikke mange illustrationer af frydeskrigs-ceremonien. Her vises et besøg af en admiral om bord på et fransk lineskib ca. 1840. Admiralen ankommer i sin chalup, mens skibet, der har mandet ræer, afgiver salut til ære for ham. – Stålstik af Buzetot efter M. Morel-Fatio i E. Pacini: *La Marine* (Paris 1844). *One of the few illustrations of the ceremony of honour described in the article. It depicts a French admiral arriving in his chaloupe to visit a ship of the line, which has its yards manned and is firing a salute. (About 1840).*

sejlskibes tid blev det endog blandt tyske og skandinaviske, især norske søfolk almindeligt at råbe 3 cheers i stedet for det hjemlige hurra. – Formen *cheerio!* brugtes mest for farvel eller skål!

Hollandsk: 1680'erne: *driemaal luidtheels uitroepen* (råbe tre gange af fuld hals); 1702: *salueeren med roepen* (hilse med råb); 1771 (i tysk form): *3-mahliges Freudengeschrey*.

Fransk: 1702 og helt op til vor tid: *saluer de* (eller *à*) *la voix* (hilse med stemmen).

Spanske Vestindiefarere ankommer til Sevilla 1697 med jubel-råb.

Dansk: 1719: 9 gange råb; 1733: *det sædvanlige skrig* (også frydeskrig); 1743: råbe tre gange.

Hvor råbet direkte er oplyst, kan vi se, at det i reglen har været et leveråb. Allerede i gammel tid har man på latin råbt *viva(t)!* (han leve) eller *vale!* (gid du må bevare dit helbred! *valere* = være stærk og sund), og disse klassiske former har holdt sig langt op i tiden. Men vi træffer også leveråb i landets eget sprog, bl.a. som hyldest til kongen og hans hus, f.eks. i *hollandsk*: 1702: *Lang Lewe de Koning!* men 1786: *Viva den Prins!* I *engelsk* et pudsigt udtryk 1773: *bravo for the Queen!*

I de romanske sprog genfinder vi det nævnte vivat, f.eks. i *fransk* 1748: *Vive le Roi!* – det egentlige leveråb, som længe har holdt sig. I 1780'erne, altså før den franske revolution, opstillede man udførlige regler for leveråbenes antal: kongen skulle have 7 råb, admiralen 5, viceadmiralen 3 og kontreadmiralen ét, og hvert råb var *Vive le Roi!* – Som man vil bemærke, er antallet af leveråbene ulige; man troede som velkendt fra folketroen, at et lige antal ville bringe uheld. – Revolutionens råb var *Vive la République!* og Napoleon fik sine *Vive l'Empereur!* Efter kongedømmets genindførelse vendte man tilbage til *Vive le Roi*-råbene, uden dog længere at være bange for lige tal. Efter salut- og honnørregulativet 1827 fik kongen 7 råb, dronningen og den kgl. familie ligesom den øverste admiral 5, almindelige admiraler 4, viceadmiraler 3, kontreadmiraler 2 og chefkommandøren ét *Vive le Roi!*

Spansk 1748: *Viva el Rey!* – *Italiensk* 1838: *Erviva il Re!*

Danske eksempler: 1733: *Gud bevare kong Christian VI! Gud bevare dronningen!* – 1751: *Længe leve kongen og dronningen!* – 1903: *Hans majestæt leve!*

På *tyisk* træffer vi: *Es lebe der König!* osv. og også: *Er lebe hoch! Hoch soll er leben! Ein Hoch* betyder ligefrem et leve.

Sømændenes råb kan udtrykke ønsket om en god rejse ved afsejling. Allerede i græsk og romersk tid råbte man god rejse og bad bønner for folkene. Danske korsfarere blev 1191 i Tønsberg ønsket lykkelig rejse under engles ledsagelse. På portugisisk traf vi 1587 *Boa Viagem!* – I 1820'erne råbte kineserne: *God*

vind og rolig sø! – På Fanø 1824: Gå så i Guds navn! – 1845 (dansk skib): Held og velsignelse følge skibet! – 1849 den velkendte engelske hilsen: God speed! (Gud give en hurtig rejse). – I 1899 ønskede man med signalflag et dansk skib lykkelig rejse.

Afskedshilsner var f.eks.: 1863 (norsk): farvel! – 1860'erne (engelsk): Good-by Jim (Jack, Tom osv.)! – 1800-årenes slutning (norsk): Velkommen hjem til høsten!

Velkomsthilsner: 1645 (hollandsk): Tak til Gud! Velkommen! – 1850 (norsk): Velkommen hjem!

Hurra

Det allerbedst kendte og brugte råb er dog nok hurra⁶. Det dukker op i vort materiale på engelsk 1573 i formen *huzza*, og denne form, også skrevet *huzzai*, *hussa*, *hussaw*, finder vi faktisk brugt helt op i 1880'erne, dog efterhånden fortrængt af hurra (og cheers). Formen *hurrah* møder vi først i engelsk 1682: det træffes derpå i 1686, 1694 (*hurra*) og 1716 (*whurra*), og senere forekommer det i talrige skrevne variationer som *hurra(h)*, *hurra*, *hurrau*, *hurroo*, *hoorah*, *hourra* og *hooroya*.

Hvad der dog har forbløffet forskerne er, at man allerede i middelalderen finder ordet hurra brugt i tyske minnesangviser (11-1200-årene), hvor afsejling af skibe beskrives poetisk: søfolkene opløfter glade deres råb, når de farer bort fra stranden. Et sted skrives ordet som *hurrâ*⁷. Indtil nu har man ikke fundet andre tyske paralleller hertil før fra sidste del af 1700-årene (1773), da ordet igen forekommer både som sømands-, jagt-, krigs- og glædesråb. Som omtalt mener man, at det på så sent et tidspunkt må være lånt fra engelsk, men det kan vel ikke helt udelukkes, at ordet har levet sit skjulte liv i tyske dialekter i de mange århundreder, uden at det har sat sig skriftlige spor. I vort materiale finder vi på tysk 1782 nævnt et *allgemeines Hurrah* og 1796, at man *salutiert mit der Stimme* ved at råbe *hurra*, når en

fornem person går fra borde. I slutningen af sejskibstiden gik tyske søfolk som nævnt ofte over til at give cheers på international façon.

På *hollandsk* er noteret formen *hoze* 1748, *houzee* 1788 og *hora* 1815, men ellers nævnes *hoera* (oe udtales u) først 1833 i vort materiale og 1848 igen hurrah. Formodentlig er begge former lånt fra engelsk *huzza* og hurra.

I fransk forekommmer *hour(r)a* uden for det maritime sprog 1722 og 1824 (h'et er stumt som i spansk og portugisisk), men først 1834 har vi fundet det som maritimt udråb. Måske har det været kendt længe før den tid, men det er altså ikke sat på tryk. Man har derimod brugt *vive* (leve). Pudsigt er det, at formen *houzza* findes noteret på fransk så sent som i 1840'erne, et bevis på engelsk påvirkning. Heller ikke i de andre latinske sprog findes hurra før langt op i tiden. *Spansk* bruger 1822 *hurra*, men hverken fra *portugisisk* (*hurra*) eller *italiensk* (*urra*) er eksempler kendt i vort stof. *Viva* (*evviva*) har derimod stadig været foretrukket.

Russiske matroser brugte i 1783 råbet *urá*, – et låneord fra engelsk eller måske fra skandinavisk? Det træffes næste gang 1872. Kosakkerne skal have anvendt det som angrebsråb (1827), måske lånt fra prøjserne under krigen 1812-13. Fra sidste krig kendes fra Stalingrad kampråbet *Uhraeh Stalino!*

Selv *tyrkiske* gaster råbte hurra så tidligt som i 1826.

Hvornår de *nordiske* sømænd begyndte at bruge råbet hurra er også svært at sige, men det kan næppe være længe før omkring 1700. På *dansk* har vi truffet det første eksempel 1714: *hurra* og 1727: *hurrau* (stavemåden måske for at gengive det kraftige tryk på sidste stavelse). Under Christian VI's rejse til Norge 1732 råbte hans chaluproere sammen med de norske søfolk afvekslende *husa*, *husain* og »det sædvanlige *Hura*«⁸. 1746 træffer vi igen *hurra*, men 1752 *hursai* (trykfejl for *hussa*?); 1753 *horrha*, 1766 *huzza*. Åbenbart har den endelige form ikke fæstnet sig endnu, men efter den tid sejrer hurra over de nævnte si-

deformer. Det er de engelske ord *huzza* og *hurra*, som også på dansk kæmper, ligesom på hollandsk og fransk. *Three cheers* har næppe været brugt på danske skibe som på norske og tyske. – De *svenske* søfolk råbte også *hurra* 1714¹¹. Senere træffer vi det 1741 og de følgende år. 1773 siges, at *hurra* er brugeligt blandt sømænd. 1895 nævnes *three cheers*, men 1902 svarer svenske søfolk med tre hurraråb på norske kammeraters *three cheers*.

Det er klart, at *amerikanske* søfolk har fulgt engelsk skik. 1824 nævnes *three cheers*, men 1826 tre gange *hurra*.

I alle sprog udtales *hurra* snart med tryk på første stavelse (*húra*), snart og nu næsten udelukkende på sidste (*hurá*), specielt når det råbes. Det forstærkes gerne ved at gentages tre gange som et tredobbelt, eller mere korrekt et trefoldigt *hurra*, undertiden ovenikøbet tre gange tre, især for kongehuset. Kun Sverige bruger et firfoldigt *hurra*: to gange to. Her er der altså ikke tale om, at man anser et lige antal for uheldsbringende. På engelske skibe træffes det trefoldige *hurra* 1596, og det nævnes meget hyppigt derefter. Andre lande følger samme skik.

Også leveråb afgives ofte trefoldigt for at gøre det ekstra stærkt. Tit kombineres leve- og hurraråb, undertiden med små variationer: Kongen leve! – Hurra! – Han leve! – Hurra! – Han længe leve! – Hurra! Her er der tale om en »forråber« og en hurraråbende flok. Det er der også ved den populære sammenstilling *hip-hip* (i ældre tid mest *hep-hep*) *hurra!* som vi træffer første gang nævnt på et engelsk skib 1845, selv om den utvivlsomt er ældre. I hvert fald er den brugt året før i Hostrups komedie »Genboerne« (1844) i formen: Hurra! noch einmal Hurra! hep hep hej, Hurra! (tysk indflydelse?). De to eller tre indledende *hip*'er er den taktfaste opfordring til at gøre sig klar allemand til at råbe *hurra* på samme tid: *Hip hip! Hurra!* (gentaget tre gange).

Velkendte er de tyske sejskibssøfolks hurraråb for de hamburgske piger (Deerns), for Reeperbahn, St. Pauli osv. ved afsejling fra og ankomst til Hamborg før og efter 1900:

Forråbereren synger ud: Three cheers för de Hamburger Deerns –

hepp-hepp!

Søfolkene i kor:

Hurroo-h!

Forråbereren: Hepp-hepp!

Søfolkene:

Hurroo-h!

Forråbereren: Hepp-hepp!

Søfolkene:

Hurrooo-h!!

Råbet kunne varieres på mange måder. Hip-hip eller hep-hep kendes også fra hollandske, franske og skandinaviske skibe. Det kunne endda gøres til et smæderåb mod forhadte officerer, som der fortælles 1910 fra salpeterfarerne i Antofagasta (Chile):⁹ Når de afsejlede fik de three cheers med på vejen fra de andre skibe, efterfulgt af et Hep, hep, buh – for them aft!

En speciel dansk udformning af hurra som hyldest er de tre lange og de tre korte hurraer: Hurrá, hurrá, hurrá – hra, hra, hra! og så det lange: Hu-u-ra-a-a!

En hurrahilsen skulle selvfølgelig besvares. På koffardiskibe skulle det ske med samme antal råb. Når det drejede sig om orlogsskibe, kunne der være visse internationale hakkeregler, som måtte overholdes, f.eks. på en stærkere sømagts skibe. Blev et sådant hilst af et skib fra en mere inferior magt, fik det kun et færre antal hurraer tilbage og måtte finde sig deri. Det samme gjaldt antallet af salutskud.

Ejendommeligt er et tilfælde fra 1887, hvor gasterne på engelske krigsskibe i Hongkong mandede ræer, men i stedet for at råbe klappede de i hænderne for tre andre afsejlende landsmænd¹⁰. Mon det kan hænge sammen med, at man på orlogsskibene normalt ikke måtte snakke eller synge opsange til arbejdet?

Hurraråbene ledsagedes ofte på orlogsskibe med musik, som på engelske f.eks. ca. 1660 (trompet) og 1735 (trompet og keldtromme). Trommeledsagelse møder vi på danske skibe f.eks. 1743 og 1746. Musik fra skibsorkestret, specielt honnør- eller fanemarch, undertiden med nationalsangen, nævnes på danske skibe 1879 og 1884.



Et af de store tyske salpetersejlskibe forlader Hamborgs havn omkr. 1900. Folkene råber de traditionelle hip-hip-hurraer for Hamborg, for St. Pauli, for byens pigebørn osv. – Tegning af Günther T. Schulz i hans pragtfulde værk »Unter Segeln rund Kap Hoorn« (Hamburg 1956). *Sailors on one of the large German saltpetre carriers sailing out of Hamburg harbour and shouting the traditional cheers for the city, its sailortown St. Pauli, and its beautiful girls. (About 1900).*

For at afgive et ordentligt og taktfast fælleshurra, hvor spontant og hjerteligt det end er ment, må man som antydet organisere det. Der må være én, der dirigerer ved kommando, tegn eller pibe. På alle landes krigsskibe er der taget højde for dette, som f.eks. på de danske, hvor bestemte gaster er optaget i »paraderingsrullen« og indøves i den praktiske organisering af ceremonien. Denne rulle har det lidt ironiske kælenavn begejstrings-, hurra- eller jubelrullen, og næstkommanderende, som leder den, hedder følgelig rullekonen. En sådan organisering må gå meget langt tilbage i tiden.

Hurra i sproglig belysning

Man kan ikke med 100% sikkerhed forklare ordet hurras herkomst og mening. Folkeetymologien har boltret sig i de mest usandsynlige forklaringer, som stadig går igen i populære artikler. Det påstås f.eks., at hurra skulle komme fra et turko-tatarisk krigsråb *urmak*, der skulle betyde slå til! slå ihjel! dræb! – eller fra ungarsk *huraj* = til paradis! eller endogså *hudsa* = giv ham kniven! Fantasisfuld er også den i England yndede forklaring, der fører ordet tilbage til et normannisk krigsråb *Ha Rollo!* Rollo er navnet på den danske kongesøn, der som vikingehøvding år 911 erobrede Normandiet, som han under navnet Robert (I) blev hertug over. Råbet skulle være forkortet til *Haro!* hvorfra så vort hurra.

Men selv om vi må afvise disse romantiske fantasifostre på det bestemteste, er sagen ikke så ligetil endda. Som det fremgår af det fremlagte stof, træffer vi to hovedformer, som længe har kæmpet om herredømmet, både i engelsk og i andre sprog, nemlig hurra og hussa. Sproghistorisk set er det muligt, at hussa kan være en gammel sideform til hurra, men det synes at være rimeligere at forklare dem som to forskellige lydefterlignende ord.

De fleste forskere er enige om, at hurra hænger sammen med

verbet *hurren*, der forekommer i middelhøjtysk og endnu træffes f.eks. i forskellige skandinaviske dialekter som norsk *hurla* og jysk *hurre*. Betydningen er surre, summe, snurre, hvirvle, ile, altså udtryk for en hurtig bevægelse, der giver en susende lyd (jfr. engelske *hurry* = skynde sig, subst. travlhed, fart, eller dansk *hurlumhej* = lufthvirvel). Med stor sandsynlighed er hurra dannet efter den lyd, det giver, når søfolkene svinger, hurrer, med deres hatte. Endelsen -a træffes ofte i udråb som f.eks. hejsa, hopsa, holla, tralala, fallera.

Hussa, der ligeledes kendes som jubel- og hæpperåb (jfr. hissa, hussa, hejsasa! ved dansk fodbold i dag), er af mange sat i forbindelse med verbet *hisse* = hejse (uddød engelsk form *hoise*, nu *hoist*) som et oprindeligt arbejdsråb ved hejsten og halen: *heisau*, *hissa!* *howe hissa!* (eng. skibe i 1400-årene), jfr. holl. *o hisse, o hale!* (1702) og fransk *hissa ho, ha! hissa ho, hissa!* (1789). Ordet skal altså oprindeligt være bydeform: hejs (og hal)! el.lign. Men man kan næppe afvise, at det snarest efterligner samme lyd som hurra.

Hurra i forskellig anvendelse

Hurra fremstår som et ægte sømandsråb, der selvfølgelig ikke kun blev brugt i forbindelse med vor omtalte ceremoni, men også ved talrige andre lejligheder, også til lands. Når et skib løb af stablen, blev der råbt hurra (jfr. 1727 i København: hurrau), og når det gik ud af havnen for at begive sig til fjerne lande, lød hurraerne både fra folkene og deres venner og familie på kajen eller »farvelhøjene« langs kysten. 1715 hedder det i den svenske digter Erik Björcks afskedssang: »Vår hattar lyftes av, vi ropa ett hurra,/ Vi vinke ett Farväl...«¹¹. De andre skibe i havnen blev hilst med tre hurraer og huesving, og deres besætninger råbte igen. De afsejlende hurraede for byen og dens indbyggere, for deres skib, kaptajn og reder (hvis de kunne li' dem) og for deres bestemmelsessted. Flagene vajede, og ofte var der salut-

skud både fra skib og fra land. Når de på det vidtstrakte, tomme hav uden for de store ruter, hvor de tit kunne sejle i uge- ja månedsvis uden at møde et andet skib, fik et sejl i sigte, var glæden stor. Man prajede hinanden, drejede bi, besøgte måske hinanden, hvis vejret var til det, udvekslede proviant, tobak og nyheder og skiltes så under flaghilsen og hurra. – Det siger sig selv, at ankomsten til havn, især da hjemmehavn, hvor mange med længsel ventede dem, gav anledning til hurraer og cheers som ved afsejlingen.

Også om bord kunne man hurrae, hvis et vanskeligt arbejde var godt tilendebragt, ikke mindst hvis den gode kaptajn lod »hale storskøde«. Så kunne man med begejstring råbte hurra for en snaps. – En opfordring til at give et »hurra for frisk tov« var altid en opmuntring for dem, der halede i et tov (Danmark ca. 1780). Også på franske skibe brugte man hurra som haleråb (1834).

Nationale festdage, årets helligdage som f.eks. nytår, kongens og også kaptajnens fødselsdag, blev gerne fejret med et glas rom eller en dram, der gav anledning til et eller mange hurraer som hyldest og tak. – Når man undervejs sigtede land, råbtes der hurra, og fik man landlov ligeledes. Norske søfolk råbte 1857 ved ankomst til Australien: Hurra boys! for de sorte eller hvide piger i land! Hurra igen for en dram, gutter! – Når kaptajnen gik i land i sin chalup, fik han også et hurra med, hvis han da var populær. Modsat fortælles, at da en forhadet officer på en engelsk orlogsfregat i 1810 døde og blev sat over bord, råbte hele mandskabet hurra. Til straf måtte de eksercere en hel eftermiddag.

Alle former for kæk og dristig redningsdåd blev belønnet. Da en mand i 1845 gik over bord fra en hollandsk Ostindiefarer i stærk søgang, men blev reddet ved kammeraternes indsats, da de trods faren gik ud i skibsbåden, blottede alle deres hoveder og råbte tre hurraer. – I 1886 strandede en Sønderho-bark i Halmstadbugten, og da de brave svenske redningsfolk fik hele

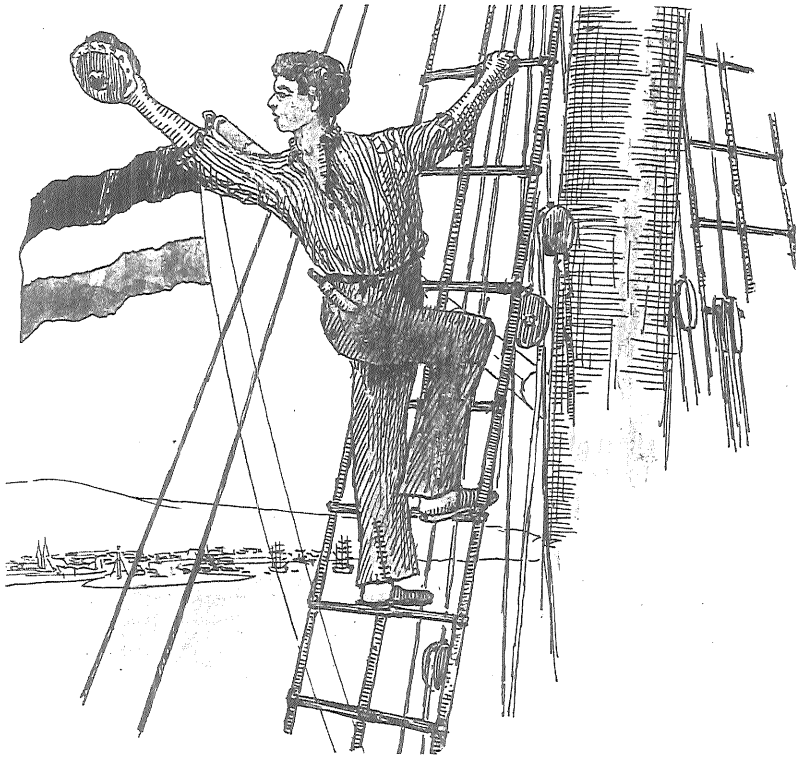
besætningen reddet i land, lød der et bragende hurra som tak.

Hurra har i nogle århundreder været et opildnende angrebs- og krigsråb på land. Men også til orlogs brugtes det. Da et fransk skib i 1693 overfaldt et engelsk, fik dets mandskab en dram af kaptajnen og lovede ved at råbe tre huzzaer, at de ville gøre deres pligt og værge skibet. – Under slaget på reden 1801, hvor de danske blokskibe blev massakrerede af englænderne, lød det ene hurraråb efter det andet fra dæk til dæk for at vise kammeraterne, at de endnu var levende og ved godt mod. – Under slaget ved Helgoland 1864 gjaldede hurraråbene på »Niels Juel«, da det østrigske krigsskib »Schwarzenberg« blev skudt i brand, og den øverstbefalende, Edouard Suenson, fik et Leve vor tapre kommandør!, hvortil han dog skal have bemærket: Det var da satan til skrigen! – Også ved overfald af sørøvere i Kina og andetsteds hjalp en snaps og et hurra gevældigt på forsvarsviljen.

På landjorden smittede søens hurra af i løbet af kort tid, ikke mindst ved fester og middagstaler. Faktisk er hurra blevet et af de mest markante og følelsesbetonede ord, vi har.

Hvirre med huerne

For en gammel jysk fisker i Nordsøen, der for snart 100 år siden så en kæmpestor, hurtigsejlende 4-mastet bark komme brusede som en skønhedsåbenbaring og et teknisk vidunder, faldt det ganske naturligt at tage huen af, overvældet af dette stolte syn. På samme måde er det forståeligt, at gæsten på et skib, der møder et andet, blotter hovedet af begejstring for at hilse det, og at han, mens han råber sine hurraer, vinker med hånden og svinger huen hurtigt i luften for at vise sin glæde. Denne hatte- eller huesvingen er da også en fast del af vor ceremoni, og vi antydede, at den lyd, der derved fremkommer, formodentlig har skabt ordene hurra og hussa. 1802 brugtes på dansk udtrykket at *hvirre* med hattene (moderne: *virre*).



Skibsdrengen, den senere bekendte marinemaler Heinr. von Kralik, har her tegnet sig selv, svingende med sin hue, stående i riggen på 4-m bark »Lisbeth« af Hamborg, da den forlader Port Talbot i Wales 1914. – Deutsches Schifffahrtsarchiv 11 (Bremerhaven 1988). *The ship's boy on the 4-masted bark »Lisbeth« of Hamburg has climbed up the rigging and is waving his cap as the ship leaves Port Talbot in Wales in 1914.*

I vort materiale nævnes da også lige fra 1578 på et engelsk skib og op til vor tid, at hatte, huer eller kabudser svinges, mens frydeskriget lyder tre gange, ligesom det også bemærkes, at man vinker med hænderne. Der er ovenikøbet flere omtaler af, at hattene smides højt op i luften af glæde, og at flere af dem –

med eller mod ejermandens vilje – havner i søen. Allerede i 1583 fortælles dette fra et engelsk skib, og 1612 fra en hollandsk Ostindiefarer, der møder en hvalfanger. Det ældste danske eksempel er fra 1751, da Frederik V's fødselsdag markeredes med leveråb og hattene i vandet. Så sent som fra 1884 berettes fra et amerikansk skib, at folkene kastede huerne ud over agterstævnen, ja fra 1888 fortælles, at da et fransk krigsskib gik på hjemrejse fra japansk havn, hev alle gasterne deres nykøbte stråhatte i søen, hvor foretagsomme japanere var hurtige til at fiske dem op for at sælge dem igen.

Af livlige sydlændinge næsten venter man denne begejstringsbravado, men vort stof viser, at de nøgterne nordeuropæere var lige så vilde. En hat havde dog en vis værdi, og det er klart, at sømanden senere ville savne den i tropesolen. Der var selvfølgelig ingen, der erstattede ham tabet. – Et andet tilfælde forekom i begyndelsen af 1800-årene på et engelsk orlogsskib, der afsejlede fra Malta. En af de gaster, der var anbragt hver på sin øverste mastespids, tog sin skjorte af og viftede med den, dog uden at kaste den over bord.

Tilbage til hattene. At nogle af dem går over bord behøver ikke alene at skyldes kortvarig begejstring. Skikken kan være påvirket mer eller mindre bevidst af en vidt udbredt overtro, at man skal ofre forskellige genstande til søen for at stemme den venlig og få den til at sørge for god vind og lykkelig fart. Der kan være tale om pengestykker, kokkens fejekost, et spil kort, en æske tobak o.lign., men i særlig grad tøj, hatte, sko. Man træffer både fra danske og tyske skibe beretninger om, at kaptajnen har kastet sin egen eller en sømands hat over bord for god vind, og det inden for de sidste 100 år. Det er ikke uden interesse at læse følgende stykke fra Asiatisk Kompagnis Kinafarerer »Christianshavn«s ankomst til København fra Kanton 1802: »Da alle sejlene var fastgjorte, stod mandskabet på ræerne og råbte hurra, og derpå blev alle de gamle hatte kastede over bord, hvilket er en gammel skik og brug ved en lykkelig hjemkomst«¹². Her er

der altså tale om en taknemmelighedsgave til søen for god rejse og heldig hjemkomst, – lad så være, at det er gamle hatte der ofres. – Når de store hamborgske salpeterfarere i begyndelsen af vort århundrede på hjemrejsen gik op ad Elben til Hamborg, hev søfolkene også deres gamle kluns og deres ulækre køjemadrasser over bord. Det har nok været med samme motivering, selv om de påstod, at det var for at komme af med det slidte og snavsede udstyr på en nem måde – uden at tænke på miljøtilviningen.

Efter at uniformeringen var gennemført på orlogsskibene, var det forbudt at kaste matroshuerne i vandet. De var statens ejendom. I 1860 var hilsningen reguleret på følgende måde for gasterne, der mandede ræer: på kommandoen Huerne afl! (også som pibesignal) tog hver sin hue af med højre hånd og holdt den skråt opad mod højre i strakt arm med pulden udad. Når der gaves signal med piben til hurra- og leveråbene, førte gæsten huen ind til sit bryst og svang den derpå op til højre igen, mens han hurraede. Hånden forblev løftet indtil kommandoen: Huerne på! Entre ned!

Alt dette skulle omhyggeligt være indøvet i forvejen, så det ikke gik som engang i 1890'erne på kadetskibet korvetten »Dagmar«, hvor en kadet var for langsom til at få huen på, hvorfor det omgående lød fra den vagthavende: Sæt huen på, for f....., kongen *har* set dig!¹³

Mande ræling, vant og rå

Til frydeskrigsceremonien hørte, at mandskabet anbragte sig, hvor det kunne ses, og hvorfra dets råb kunne høres. Man kalder dette *mande skib* (eng. *man the ship*). Mande er det samme som bemande, dvs. anbringe folk (på et bestemt sted). Allerede i den ældst kendte beretning fra engelsk skib 1596 – citeret tidligere – ser vi, at man anbragte folkene på øverste dæk, på kobryggen, i vant og »overalt«, hvad der vel må betyde på ræerne. Dette er

ikke sket på må og få, men må være grundigt indekserceret, så alt klappede. Hver mand har været opført i den tids paraderulle og har kendt sin plads og vidst, hvad han skulle gøre.

At *mande ræling* vil sige at opstille (en del af) mandskabet i en vis indbyrdes afstand langs skibssiden med front mod det skib, den chalup eller den person, som skulle hilses. Officererne har stået på skansen agter eller ved falderebet. En del af folkene har *mandet vant*, dvs. er entret op og har stillet sig på vævlingerne, »trinene« i vantene, den ene højere oppe end den anden. Også dette har været planlagt forinden. Det skulle gerne se ud, som mandskabet dannede en pyramide (1826, amerikansk skib), eller som om skibet var »hung with men« (behængt med folk), som det siges ca. 1630. *Mersene* blev ofte *mandet* samtidig.

Fra at mande vant var der ikke langt til at *mande ræer*, dvs. at mandskabet entrede ud på ræerne og stillede sig op, i begyndelsen vel i fodperterne (trædetovene), men senere altid oven på råen med front forefter og i bestemt afstand, helst så de kunne tage hinanden i hånden. Til at støtte sig havde de et udspændt stræktov (jfr. den citerede beretning fra 1850). Det var næsten ikke synligt på afstand, og det så kækt ud med alle de unge, friske »mænd« i ens dragt – om muligt – stå deroppe. De blev gerne udvalgt efter deres højde og drøjde. Den russiske zar Nikolaj I forlangte ovenikøbet, at de skulle præsentere gevær (ca. 1850), hvilket betød, at de ikke havde mulighed for at holde sig fast. Råmandingen var unægtelig en farlig spøg, men anset for en stor æresbevisning for den, der modtog hilsenen. Den kunne kun finde sted, når sejlene var indtaget og beslået og ræerne braset i firkant, altså når skibet var i havn eller lå stille i rolig sø. Manding af ræling og vant kunne derimod anvendes ved møde i søen, mens skibene var i fart.

På engelske orlogsskibe var det i 1800-årenes begyndelse en endnu mere risikabel skik at anbringe en gast stående på hver af mastetoppene, balancerende 200 fod over vandet. Engang gik det da også galt: en mand holdt sig fast i fløjstangen, men denne



Det var farligt at mande ræer, og derfor lod man i hoftehøjde over dem udspænde stræktove, som gasterne kunne holde sig fast i, uden at det kunne ses på afstand. Den sjældne illustration viser et par engelske gaster på råen af en flagprydet orlogsmænd under ceremonien som hyldest til dronning Victoria 1873. – G. Goldsmith-Carter: *Sailors* (London 1966). *Hands on a British naval ship manning the yards in honour of Queen Victoria in 1873. To avoid falling down they are holding onto a taut hand line.*

knækkede, og manden styrtede ned, – et fald ingen kunne overleve¹⁴. - For at gøre det ekstra flot lod man på amerikanske orlogsskibe i begyndelsen af 1800-årene gasterne mande ikke blot ræer, men også *mande klyverbom og bouspryd* samt mesanmastens *bom*.

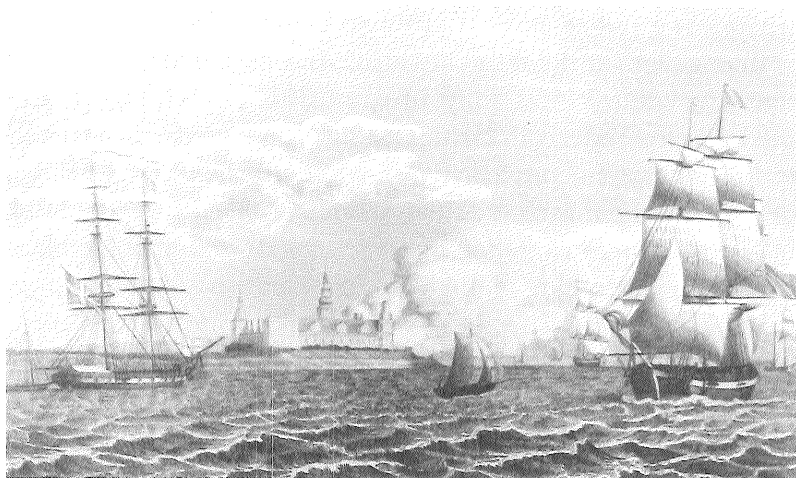
Der er noteret nogle kommandoord vedrørende mandingen. Ofte foregik entring og opstilling ved fløjtesignal fra bådsmandspiben. Det danske »entre!« eller »entre op!« (truffet ca. 1780) modsvarer eng. »away loft!« eller »lay aloft!« og det tyske »Alles auf!«. »Lay out upon the yards!« er den engelske kommando svarende til dansk »entre ud!« (svensk »äntra ut!«). Kommandoerne ved huesvingningen er allerede omtalt. »Entre ind!« og »entre ned!« træffes også i dansk omkring 1780.

Behageligt var det ikke altid at stå deroppe, hvis det var blæsende og koldt. I 1832 skulle prins Christian (VIII) tage afsked med sin søn Frederik (VII), der skulle på togt med orlogsfregatterne »Nymphen« og »Havfruen«. Kadetterne på begge skibe, der lå på Københavns red, mandede ræer, klædt i deres tynde, blåstribede bukser og med blottede hoveder i den kolde blæst med regn og slud, og måtte blive stående, mens prinsen spiste sin frokost og drak sin kaffe. Først da fik kadetterne lov til at entre ned. De var da følesløse i hænder og fødder, og halvdelen af dem måtte til lægen¹⁵. – En munter historie fortælles om en dansk orlogsfregat, som Frederik VII skulle passere i sit kongeskib »Falken« (ca. 1860). Folkene mandede ræer med front for efter, men uheldigvis sejlede kongen agtenom. Næstkommanderende råbte til dem: For s....., vend jer om, I kan da nok begribe, at I ikke skal vende r.... til landsfaderen. Bådsmandsmaten gav ordren videre med høj røst uden at tænke på, at der var kvindelige gæster til stede: Hører I ikke, hvad næstkommanderende siger! Han siger, at I ikke må vende r.... til landsfaderen!¹⁶

Omkring 1900, da sejlskibene forsvandt fra orlogsflåderne og riggen blev forenklet, blev ceremonien i de forskellige lande

reduceret til det, den er i dag: man nøjes med at mande ræling.

Når en fyrstelig person, en søofficer eller folk af stand kom om bord, blev der *mandet faldereb*. Falderebet har sit navn af, at det oprindeligt simpelthen var et reb med knobe til fastholdning, som man måtte klatre op ad for at komme om bord. Senere erstattedes det af en løsthængende reb- eller lodslejder, eller en primitiv trappe af påspigrede klamper med huller til at tage fat i op langs skibssiden, samtidig med at man indrettede en åbning i skanseklædningen som en port til at træde igennem. Ved siderne af denne var der ofte smukt udskårne falderebs-



I Øresundtoldens tid skulle forbigående krigsskibe hilse fæstningen Kronborg med en salut, mens handelsskibene måtte »stryge sejl«, dvs. lade øverste sejl falde på ræen. Billedet viser slottets salutbatteri på flagbastionen i færd med at skyde takkesalut til et orlogsskib, mens fuldskibet t.h. sænker røjlerne. T.v. ligger vagtskibet, orlogsbrig »Bornholm« og påser, at alt går reglementeret til. – Stålstik af W.H. Lizars 1821 efter C.W. Eckersberg, i A. Andersen Feldborg: *Denmark Delineated* (Edinburgh 1824). *In 1821 the famous Danish artist C.W. Eckersberg depicted a situation which often occurred in the days of the Sound Dues: the guns of Kronborg are replying to a salute fired from a passing naval vessel, while the full-rigged ship to the right lowers its royal sails in honour of the castle.*

brætter. Først i midten af 1700-årene fik man bekvemmere falderebstrapper som i vore dage. De sad i den fornemme styrbordsside, mens man længe bibeholdt klamperne i bagbords side. Når kommandoen »Faldereb!« lød, trådte falderebsgasterne vagt an foroven ved falderebsporten. Vagthavende blæste signaler i sin pibe, og en officer af højere eller lavere rang, alt efter gæstens fornemhed, gjorde honnør. I ældre tid trådte skibets trompeter og/eller trommeslager til. Undertiden mandede man selve trappen med gaster i hver side nedad langs trinene. Når gæsterne forlod skibet, anvendtes et lignende ceremoniel.

At *mande årer* er også en æresbevisning, som dog intet har med frydeskriget at gøre. Det foregår i en chalup eller båd, enten når en officer eller fornem person, som skal ros ind, ankommer, eller hvis chaluppen undervejs passerer nogen, der skal hilses. På kommandoen »Rejs årerne!« (eng. *toss oars*, tysk *Riemen hoch!* eller ældre: *Piek die Riemen!*) stod roerne op fra tofterne og rejste årerne lodret i vejret, så håndtagene støttede på bundbrædderne, mens årebladenes brede sider vendte for og agter. Årerne kunne også løftes og krydses to og to. På kommandoen: »Sæt af! Lad falde årer! Ro væk!« fortsatte roningen¹⁷.

Salut

Når orlogsskibe mødte hinanden i søen, når de skulle hilse kongen eller en anden høj person, når de skulle gøre honnør for en fæstning, eller når de afsejlede eller ankom, affyrede de en kannonosalut. Salutceremonien går tilbage til den tid, søartilleriet var blevet nogenlunde almindeligt, dvs. i slutningen af 1400-årene. F.eks. afskød Vasco da Gamas flåde og de andre skibe i Lissabons havn alle deres kanoner, da han i 1497 afsejlede for at finde vejen til Indien. Det samme skete 1519, da Magellan startede sin verdensomsejling i Sevilla. En sådan ubehersket, men velment affyring af skud var et spild af penge, krudt og

kugler, for oftest saluterede man med skarpt. Op i 1500-årene synes salutterne overalt at være reguleret til et mere beskedent antal skud, i reglen vel tre. Meget tyder på, at de forskellige sømagter havde hver deres bestemte løsen (= antal skud pr. salut; løse = affyre). Kilderne taler bl.a. om en *spansk løsen*, og i Norden nævnes i 1560'erne, at *dansk løsen* var 3 skud, mens *svensk løsen* var 2. Dette ændredes dog hurtigt til dobbelt løsen, 2×2 skud, altså 4. I 1580 enedes Danmark og Sverige om, at deres orlogsskibe skulle hilse hinanden hver med sin løsen. Var der særlig grund til det, kunne danske skibe skyde tredobbelt løsen, 3×3 skud = 9, ja endda nidobbelt løsen, $3 \times 9 = 27$ skud. Det rettede sig efter den persons eller fæstnings fornemhed, man hilste på. Utallige beretninger fra 16-1700-årene viser dog, at der i praksis var meget stor forskel på antallet af skud i salutten. I virkeligheden synes det håbløst at finde et bestemt system deri. Op igennem tiden fastlagdes nye salutreglementer i de forskellige lande, så det var svært at følge med. Det gav ofte anledning til pinlige stridigheder. I 1820 ophævedes begrebet dansk løsen, idet det bestemtes, at orlogsskibene skulle svare med samme antal skud, de blev hilst med.

I reglen affyrede man et ulige antal skud, idet man af overtro holdt på, at et lige antal skud betød ulykke (jfr. antallet af hurra-råb). I den engelske marine blev salutter med lige skud kun affyret ved begravelser. Dette synes dog ikke at have været i brug andre steder, i hvert fald ikke i Danmark.

I lange tider blev der som nævnt skudt med skærpet i, dvs. med kugler, ikke kun med løst krudt, efter sigende fordi man elskede at høre kuglerne pibe forbi ens ører og at se dem slå smut på søens overflade eller plumpe i med et plask. Men ikke sjældent skete der ulykker derved.

Det lyder lidet rimeligt, at den oprindelige grund til salutskydningens opkomst skulle være den, at når et skib affyrede sine skud, ville det dermed vise, at det med affyrede kanoner ikke kunne overfalde det mødende skib og altså ikke havde

onde hensigter; når dette skød svar, var de lige forsvarsløse. Men hvis man ikke skød *alle* kanonerne af, kunne man godt have et par ladte i reserve, hvis man ikke spillede ærligt spil. Den virkelige grund er sikkert den, at et skud ude på søen var lettere at opfatte på lang afstand end synet af skibenes flag, således at en løsen kunne identificere skibet. Tilmed syntes man, at en dundrende salut var en værdig og festlig måde at markere en hilsen på. Blot kunne det tit blive for meget af det gode. På Vestindiefareren »Grevinden af Laurvigen«s rejse til Guinea og Vestindien og retur 1730-32 blev der således i alt affyret 1301 skud, men da blev kaptajnen også dømt til at godtgøre krudt for 29 rdl. Det må have skadet trommehinderne betydeligt, og det var dyrt med alt dette skyderi. Op igennem tiden forsøgte man som nævnt også, men i reglen forgæves, at indskrænke det. 1778 fik engelske orlogsskibe ordre til ikke at salutere mødende orlogsskibe, men i stedet for at give dem cheers.

Hvad der blev skudt til ære for kongehuset, som tilsyneladende ikke havde dårlige nerver, var også fantastisk, både ved fødselsdage og ved besøg på skibene. I følge det danske salutreglement af 1731, som gentog ældre bestemmelser, tilkom der kongen og dronningen 27 skud (ved særlig lejlighed den »store« salut på 3×27 skud), kronprinsen og -prinsessen 21 skud, prinser og prinsesser 15. En fremmed admiral fik også 15, en viceadmiral 11 og en schoutbijnacht 9 skud. Der skulle være fem sekunder mellem hvert skud, og da man i ældre tid ikke havde ure om bord, afmålte kanonéren tiden ved at gå tværs over dæk og mumle: »Var jeg ikke kanonér, var jeg ikke her. Nummer ét: fyr!« osv. Samme praktiske skik kendes også i den engelske flåde.

Fæstninger blev i reglen saluterede med 9 skud, men også tit med færre, f.eks. 5. Som »tak« (svar) fik man i reglen en salut på to skud mindre, bl.a. for at spare på krudtet, – og for at fiskene ikke skulle skræmmes bort ved støjen. Det påstod man i hvert fald. Særligt hovmodige nationers skibe nægtede undertiden at

salutere et fort, hvis de ikke ved forhandling i forvejen kunne opnå samme antal skud som tak.

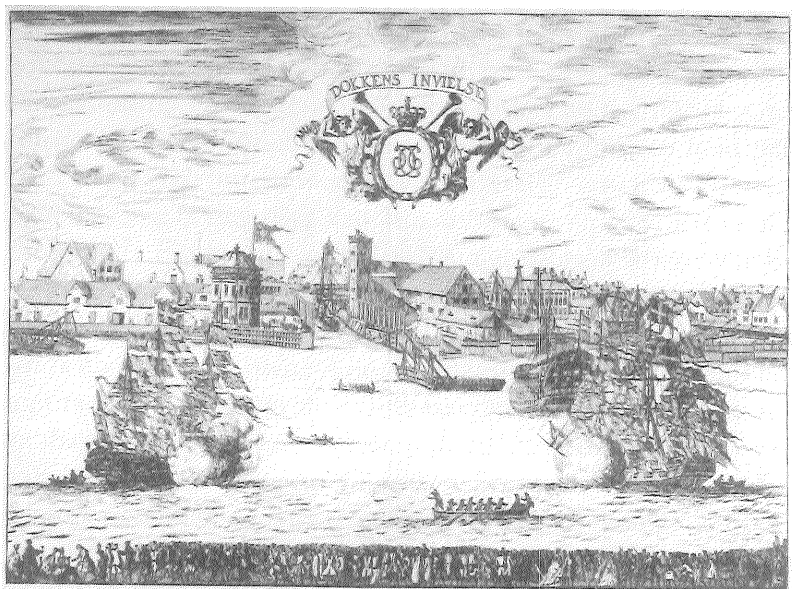
Flagkipning

I beskrivelserne af frydeskriget nævnes enkelte gange, at man udvekslede flaghilsner. I de fleste tilfælde er det dog ikke omtalt, formodentlig fordi det har været så selvfølgelig en sag, at man ikke har fundet det nødvendigt at notere det. Man kan gå ud fra, at ved ethvert møde mellem koffardiskibe – helt bortset fra krigs- og kapertid – har man normalt »tonet« (vist) sit flag for at angive sin nationalitet, og ret tidligt har man fundet på at anvende flaget til at hilse med. Vi kan her ikke gå ind på ældre tiders højst udviklede hilseregler med f.eks. at stryge flag eller topsejl for orlogsmænd. Det var de tider, hvor det for en sømagts skibe gjaldt om ikke at tabe ansigt. Med næsten sygelig selvhævdelse og trang til at demonstrere sin højhedsret over sine egne farvande og sin magt og ære tvang man fremmede skibe til at vise sig ærbødighed. På det område var Danmark lige så urimelig som alle andre magter, især England, der var berygtet for sin magtbrynde.

Os interesserer det mere at efterspore, hvordan de almindelige fredelige handelsskibe har hilst hinanden, når det ikke har været med frydeskrigsceremonien, som i reglen iagttoges på orlogsskibene. Netop fordi havene var så ensomme, at man sjældent så et skib i rum sø, var glæden, men også mistænksomheden, stor når udkikken meldte: Sejl i sigte!

Desværre svigter det ældre materiale os. Ganske vist hører vi 1672 om, at en engelsk kaptajn drak en skål i et bæger vin for en hollandsk Ostindiefarer, hvis skipper selvfølgelig skålede igen, og denne hyggelige gestus har måske været hyppigere, end de få meddelelser giver os et indtryk af. Jævnfør at Tordenskjold i 1714 blev anklaget for at have skålet med kaptajnen for en engelsk fregat med svensk kaperbrev, da han ikke havde mere

krudt til at fortsætte kampen. Han blev dog frikendt. – Ellers hører vi langt op i tiden kun, at man tonede flag for hinanden – undertiden falsk flag, altså en anden nations flag, hvis man ikke var sikker på, om det mødende skib havde godt i sinde, eller hvis man selv ikke havde rent mel i posen. Den gensidige mistro under de alt for mange krige var ikke så nem at overvin-



DEND. HOYBAAREN. GR. EVEL. OG. HERBE. HERBE. FRIDERICH. DANNESEHOLD. SAJZOE. TILKUNES. DENNE. TEIUNG.

At pynte et skib med talrige flag ved festlige begivenheder træffes langt tilbage i tiden. På F.L. Nordens velkendte stik ser man et par danske orlogsskibe behængt med flag og saluterende i anledning af indvielsen af flådens med megen møje og bekostning udgravede tørdok 1739. Blikket går fra orlogsværftet på Gammelholm over Københavns havneløb til Christianshavn. »Gamle dok« gjorde tjeneste indtil 1918. I baggrunden over dokken Vor Frelzers kirke, hvis snoede spir først indviendes 1752. *The custom of decorating ships with lots of flags on special occasions goes back a long time. The picture shows the festive inauguration of Copenhagen's first dry-dock in 1739. A couple of naval vessels are dressed for the occasion and are saluting.*

de. Mange syntes sikkert, at det klogeste var at lade som ingenting og slet ikke tone flag. Men det var et groft brud på søens etikette.

Hvornår den nu så almindelige skik at *kippe flag* eller *kippe med flaget* (eng. *dip the colours*, tysk *die Flagge dippen*) er opkommet, kan ikke siges. Formentlig i 1500-årene. Vi træffer den på danske orlogsskibe i 1600-årene. Kippe betyder rykke, trække; oprindelig satte man et sammenrullet flag eller en do. vimpel, ombundet med skibmandsgarn, som man ved et ryk kunne rive over, så det foldede sig ud, hvis ens hilsen blev besvaret fra fæstning eller orlogsskib. Den nuværende kippen flag (eller flagkipning, kipning med flag) vil sige, at man som hilsen sænker sit flag med ca. 2/3-3/4 af flaglinen eller flagspillet og hejser det igen i alt tre gange. Den ældste omtale af denne skik, vi har fundet, er fra 1826 på en amerikansk orlogsfregat. Flaget skal hele tiden være i bevægelse og må ikke holdes stille under kipningen. Ellers betyder det fra gammel tid, at flaget stryges for overgivelse. Det er skik, at det udgående skib først kipper, fordi det, som det siges, bringer en hilsen fra hjemmet med sig. Det er en af søens smukkeste traditioner, og den er blevet særlig populær lige til vor tid, hvor den er den almindelige flaghilsen for alverdens skibe ved møde samt under afsejling og ankomst. Den betyder Goddag! Farvel! Lykkelig rejse! Lev vel! osv. og har stor emotionel betydning. Det er meget uhøfligt ikke at besvare den.

Efter det internationale signalsystems indførelse i 1860'erne satte man ved møde desuden gerne sine kendingsbogstaver med de fire signalflag, så det mødende skib eller den signalstation, man passerede, kunne rapportere skibet til hjemmet.

Skibene »flagrer«

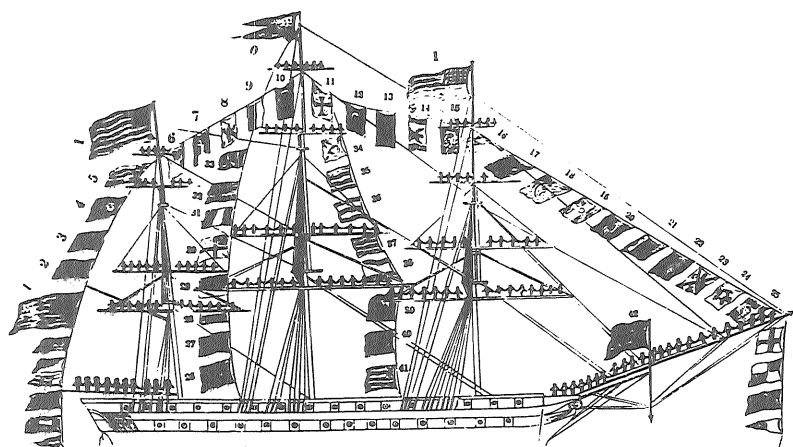
Under frydeskrigsceremonierne i havn eller på red har vi flere eksempler på, at man *flagede over toppene* (eller *over alle toppe*), i

ældre tid *flagrede* (ca. 1780); eng. *dressing ship*; tysk *über alle Toppen flaggen* eller *Flaggengala*; svensk *flagga över topp*; hollandsk *over de toppen vlaggen* eller *pavoisieren*; fransk *pavoiser un vaisseau*. Dvs. at skibet fremtrådte i fuld flagsmykning, således at man foruden den almindelige flagføring med nationalitetsflag, eventuelt gøs og vimpel, navnevimpel og kontorflag, også satte alle flag, man havde i flagkisten, op: i ældre tid andre landes flag i broget mangfoldighed og i senere tid signalflagene, som blev stukket eller sjækket sammen eller fæstnet til liner i lange rækker, som gik fra klyverbommen i skibets længderetning over mastetoppene og ned til hækkens flagspil. Man kunne også sætte dem på flagliner fra hver top ned til dæk eller fra toppene over rånokkerne til dæk, altså på tværs af længderetningen. Undertiden gik flaglinerne med flag på helt ned til søens overflade både for og agter. Det så fantastisk ud. I 15-1600-årene hængte man også flag langs alle ræerne og de overmåde lange vimpler og bolsaner i rånokkerne.

Årsagerne til udsmykningen kunne være alle slags festlige lejligheder og dage, årets fester og nationale mærkedage, hyldest til en fornem person eller et fremmed skib samt glædesytringer ved ankomst eller afrejse.

En sådan flagsmykning træffer man helt tilbage i middelalderen, hvor også riddernes brogede skjolde (fransk *pavois*) langs skibssiden og for- og agterkastellerne ofte indgik i stadsen, og den er blevet fortsat op til vore dage. Et indtryk af den festivitas og glæde over farver, flagrende flag og musikkens gjaldende toner, som folk altid har elsket, giver Froissarts beskrivelse af den franske og genuesiske flådes afsejling 1390 fra Genova¹⁸:

Et herligt skue var det at se dem sejle bort, idet bannere og vimpler og herrernes skjolde vajede for vinden og strålede i solen, og at høre trompeternes og hornenes gjaldende lyd, mens andre spillemænd musicerede med deres piber og fløjter og pauker, så havet genlød af den lyd og klang, der udgik fra dem.



Denne skematiske tegning af et amerikansk orlogsskib i begyndelsen af 1800-årene giver et overraskende bevis på, hvilket stort apparat der skulle sættes i sving ved vor omtalte ceremoni. Ikke blot er hver masts fire ræer mandede, men også forgrejet (bovspryd og klyverbom) samt mesanbommen. Foruden skibets sædvanlige flagføring er, som det fremgår af nummereringen, 41 forskellige nationalflag sat samt under klyverbommens nok endnu 4 og under gafflen 6 signalflag ned til søens overflade. – Th. Roscoe & Fred Freeman: *Picture History of the U.S. Navy* (New York 1956). *Diagram of an American naval vessel from the beginning of the 19th century, showing the principal points of the extensive preparations made for a ceremony of salute. These included the manning of the yards, the bowsprit and the jib and gaff booms, as well as the display of more than 50 different flags.*

Da Christian IV i 1606 besøgte England, var hans orlogsskib »Trekroner« »behængt med flag fra top til skanseklædning og beundredes af de tilstrømmende englændere«¹⁹, og således kunne der citeres mangfoldige beskrivelser fra helt op til moderne tid. På engelsk talte man ikke uden grund om, at skibene var *dressed rainbow fashion*, som en regnbue.

Her må lige nævnes den såkaldte *stryge-* eller *hjemrejsevimpel* (svensk *hemlängtansvimpel*; eng. og amerikansk *homeward-bound pennant*; tysk *Heimatswimpel*), som sættes på orlogsskibe, der er på hjemrejse fra station eller et længere togt, før kommandoen

stryges. Mandskabet, der glæder sig til at komme hjem, sørger selv for at få den syet om bord. Den skal, siges der, være lige så lang som skibet – et engelsk fartøj havde f.eks. en på 75 m –, ja helst længere, så den slæber i vandet, ligesom vimplerne på Christian IV's skibe ofte gjorde det. Den sættes agterude. Forøvrigt findes der en mangfoldighed af varierende regler for dens udseende og betydning, ofte af improviseret art. En af traditionerne vil, at ideen oprindeligt kommer fra den engelske Middelhavsflåde, og at vimplen blev gjort et stykke længere for hver måned, togtet varede. Efter andre udsagn rettede længden sig efter afstanden til hjemmet i sømil, og efterhånden som man nærmede sig, klippede man hver dag et tilsvarende stykke af. Da gasterne utålmodigt afventede at få deres hyre udbetalt efter hjemkomsten, blev den ikke sjældent kaldt *paying-off pennant*, hvad der allerede nævnes på engelske skibe ca. 1800. På mange skibe, bl.a. svenske, satte man *the green pennant* (den grønne vimpel, som *ikke* kendes i signalalfabetet). Den skulle, som det spøgefuldt siges, udtrykke gasternes glæde over at komme hjem til al den spiritus, som ventede på at blive drukket op. Også på handelsskibene kunne man, omend ret sjældent, træffe hjemrejsevimplen.

Illumination og fyrværkeri

En sjælden gang nævnes belysning af skibene som et festligt indslag i frydeskriget. En sådan var allerede kendt i 1600-årene. Fra den danske Ostindiefarer »Christianshavn«s togt 1622 omtales, at flere skibe fra Buskavien (Biscaya), der lå ved øen Wight, allehelgensnat hejste lanterner på alle mastetoppene, agter ude på hvert skibs skanse og forude på bovsprydet, og at folkene forlystede sig med sang til langt ud på natten²⁰. – Om hollandske skibe nævnes, at de St. Hans nat satte brændende lanterner på alle master, ræer og mers. Levende lys nævnes endda 1687 fra Jamaica, hvor man på et engelsk skib anbragte

ca. 1000 lys på ræerne, i mastetoppene, mersene, vantene, riggen, langs lønningen og andre egnede steder om bord. Det gav et strålende og stærkt lys, og de brændte ca. tre kvarter i den vindstille nat²¹.

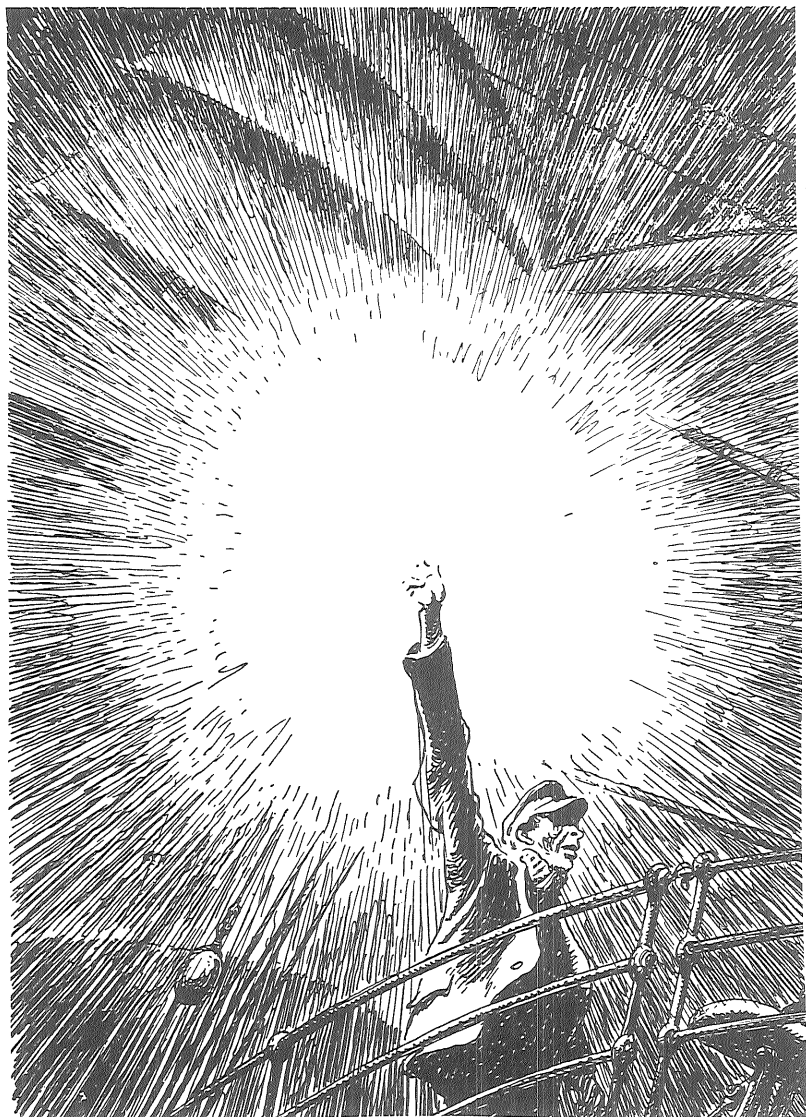
Heller ikke i Danmark var skikken ukendt. Ved Christian V's søn, feltmarskalløjtnant grev Christian Gyldenløves ligfærd i København 1703 var hans kiste anbragt på et fregatskib i Nyhavn, der var illumineret fra hækken langs skibssiden til gallionen, i kunstfærdige vindinger op ad masterne og bovenblinde-masten, på ræerne og i mersene. Under store mers var anbragt hans sammenslyngede monogram C G, som også var illumineret.

Allerede i begyndelsen af 1600-årene kendte man *blålys*, kaldet *blik-* eller *blinkfyr* (eng. *false fire*; tysk *Blickfeuer*; fransk *faux feu*), der bestod af brændbare sager såsom krudt, svovl og kul. De opbevaredes i et blikhylster, og når de antændtes, brændte de med en blå farve. De var velegnede om bord til at blusse med, dvs. give natsignaler, dels for at advare mod kollision – lanterneføring blev først påbudt i 1860'erne –, dels som nødblus, hvis skibet var strandet eller i anden fare. Shakespeare nævner *false fire* 1602 i skuespillet »Hamlet« (III, 2), og brugen af blikfyr blev efterhånden obligatorisk på de forskellige nationers skibe.

Efterhånden som pyroteknikkens formåen steg, blev disse blus forbedrede. Ved siden af *blålys* (eng. *blue-light*; tysk *Blaufeuer*) fik man i 1800-årene f.eks. lys med røde farver, rødlus, eller

Sømand afbrænder blålys på en tysk salpeterfarer for at undgå kollision med dampskib (ca. 1900). Af og til forgreb man sig på skibets beholdning af signallus og nødraketter for at illuminere det ved festlige lejligheder og afbrænde fyrværkeri, specielt nytårsnat. – Tegn. af Günther T. Schulz i »Unter Segeln rund Kap Hoorn« (Hamburg 1956). *Sailors burning blue light on a German sailing ship in order to avoid colliding with a steamer. On special occasions like New Year crews used some of their store of signal lights and emergency rockets to illuminate the ship and give a fireworks display.*

grønne. Da disse lys gav et ualmindeligt skarpt skær, en »bengalsk belysning«, brugte man dem undertiden til illuminering af skibe, selv om de egentlig var beregnede til signalbrug. Det



kunne ske ved festlige begivenheder, ved årsfester, ikke mindst nytår, samt på kongelige fødselsdage og nationale mærkedage, når skibet lå i havn. Lysene brændte ikke ret længe, så det var en kort fornøjelse. Vi kan som eksempel citere en beretning fra fuldskibet »Main« af Liverpool på rejse Vestindien-Kalkutta nytår 1906²²:

Da skibsklokkerne kl. 12 nytårsnat havde slået de obligate 16 glas – 8 for det gamle og 8 for det nye år –, blev hele skibet badet i et strålende lys. Seks mand stod ved lønningen til bagbord og styrbord, to forskibs, to midtskibs og to agter, med blå lys, som de antændte ved første slag på klokken. Resultatet var ubeskriveligt smukt. Her, midt i det fløjsagtige, stjerneprydede mørke, lå vort skib illumineret i et væld af lys, mens dets tre mastesøjler med tårne af sejl glimtede hvidt som alabast. Folkene sang »The bells are ringing the old year out«, indtil lysene brændte ud og lod os tilbage i et mørke som det inderste af et par søstøvler.

Begfakler forekom også som det nævnes 1851 fra San Francisco.

I vore dage bruges elektriske pærer på lange ledninger, der trækkes op langs masterne og ud langs ræerne, langs lønningen, samt går fra forstævn over mastetoppene til hækken. I reglen er det sejlskibe, oftest vel skoleskibe, der pyntes på den måde, men også lystyachter og store passagerskibe.

Fyrværkeri med skyderi, kanonslag, knallerter og raketter havde europæerne kendt i hvert fald så tidligt som i 1500-årene. På togterne til Kina oplevede Kinafarerne denne larmen langt mere intenst, idet kineserne elskede larm. De onde ånder skulle skræmmes bort med knalderi og brag. Europæiske søfolk har nok haft lyst til at efterligne dem og tog måske nogle »kinesere« med hjem. Især til nytår skulle der efter gammel skik (og overtro) være en masse støj.

1882 ladede folkene på brig »Amelie« af Fanø signalkanonen rigeligt med krudt, og en ekstra god forladning blev stampet ned med en håndspage. De smurte fedt rundt om munden, som de havde lært det i marinen, så der kunne blive en flot røgtring. Som fænghætte lavede de en »fus«, dvs. krudt blandet med spyt og rullet i kugleform, og da kap-

tajnen kommanderede fyr! tændte de den ved hjælp af en brændende cigar. Resultatet blev langt over forventning: der blev stor ravage om bord, i kabyssen faldt alle løse grejer ned, grisen stien på dæk brød sammen, og grisen løb forskrækket langs dækket, mens katten sprang op i riggen, og hunden krøb pibende ned i kahytten²³.

Det var ikke så heldigt, om man forgreb sig på skibets forråd af nødraketter for at fejre nytåret rigtigt, – det var de jo ikke beregnet til. Men som det siges fra ca. 1900 kunne vel ingen have noget imod, at man afprøvede om de medbragte raketter og blålys stadig fungerede eller havde fået skade af fugt og ælde²⁴. I 1889, da der lå talrige sejlskibe i Newcastle (Australien), blev der nytårsnat opsendt hundreder af raketter. Forhåbentlig fik man ikke brug for dem på den lange rejse hjem²⁵.

Nytår kunne også skydes ind med revolvere, geværer eller hjemmelavede bomber.

Også ved andre lejligheder arrangerede man fyrværkeri. Da den danske orlogsfregat »Rota« i 1838 afhentede Thorvaldsen og hans skulpturer i Livorno, ordnede man således et pragtfuldt fyrværkeri om aftenen²⁶. – 1847 sendte den nybyggede bark »Freia« af Stavanger en regn af raketter op, da den første gang anløb sin hjemmehavn. – 1852 fejrede fregat »Georg Washington« Amerikas frihedsdag 4. juli ved raketafskydning.

Vor analyse af frydeskrigshilsenen har ført os vidt omkring. Ved at betragte de mange enkelte elementer, der indgår i den, har vi haft lejlighed til at komme ind på en stor del af det spektrum, der hedder honnør til søs. Der er dog endnu mange interessante sider tilbage, f.eks. det store kapitel der omfatter strygning af flag og sejl for en orlogsmænd eller en fæstning i ældre tid; ligeledes ceremoniellet ved dødsfald og sorg på orlogsskibe;

også de talrige andre skikke, der knytter sig til flaget, specielt på en orlogsmand; prajning til søs; de forskellige skikke ved søsætning af skibe osv. Enkelte af disse har vi ved anden lejlighed berettet om²⁷, men uden tvivl kan de fortjene en mere detaljeret undersøgelse.

Henvisninger

Dette arbejde tilegnes min gode kollega og ven, museichef *Peter von Busch*, Marinmuseum, Karlskrona, som selv har skrevet om begrebet hurra (Skepp och smide, festskrift til Per Lundström (Stockholm 1987), 189ff.) og givet mig flere værdifulde oplysninger.

Da artiklen bygger på hundreder af kildesteder i min materialesamling »Sømandslivet i sejlskibstiden«, har det kun været muligt at bringe henvisninger til få specielle omtaler og citater.

¹ *Leland P. Lovette*: Naval Customs, Traditions & Usage (Annapolis 1959), 43f.

² *J.P. Cortemünde*: Dagbog fra en ostindiefart 1672-75 (ved *Henning Henningsen*) (Helsingør 1953), 45.

³ *Ed. Bobrik*: Allg. Nautisches Wörterbuch (Leipzig 1850), 346.

⁴ *Edw. John Payne* (ed.): Voyages of the Elizabethan Seamen to America (Oxford 1893), 176.

⁵ *Moritz*: Reise nach England, 7, citeret i *Fr. Kluge*: Seemannssprache (Halle 1911), 387.

⁶ Til det flg. er foruden mit indsamlede stof brugt tyske, engelske, hollandske, russiske, franske og skandinaviske ordbøger o.lign.

⁷ *Grimms* Deutsches Wörterbuch IV (Leipzig 1877), 1968; *Paul Heinsius*: Das Schiff der Hansischen Frühzeit (Weimar 1956), 198.

⁸ *Jonas Kierulf*: Journal Over ... Kong Christian den VI ... Reise til ... Norge Aar 1733 (Kbh. 1745), 13, 53, 64, 73, 83.

⁹ *E. Gjøe Geleff*: Oplevelser fra en jordomsejling med Fanø-barken »Havila« 1910-11 (trykt som manus 1975), 31.

¹⁰ *Mariner's Mirror* 49 (1963), 75.

¹¹ *Christer Topelius*: På svenskt pass. Svenska resenärer ... 1566-1846 (Stockh. 1958), 255.

¹² *C.N. Smidt*: Dagbog (1838; manus), 38. Kopi på H & S.

¹³ *Niels Juel-Brockdorff*: Spredte Erindringer (Kbh. 1960) 108f.

¹⁴ *Basil Lubbock*: The Blackwall Frigates (Glasgow 1922), 75.

- ¹⁵ *Alex Wilde*: Erindringer fra før jeg blev Løjtnant (Kbh. 1885), 96f.
- ¹⁶ Tidsskrift f. Søvæsen 1923, 17f.
- ¹⁷ Jfr. *Henning Henningsen*: Søens paradenumre, i Maritim Kontakt til Jørgen Barfod (Kbh. 1988) 9.
- ¹⁸ *Froissarts Krønike* (v. *Rob. L. Hansen*) II (Kbh. 1924), 207.
- ¹⁹ *H.D. Lind* i Ts. f. Søvæsen 1890, 431.
- ²⁰ Islænderen *Jon Olafssons* Oplevelser som Ostindiefarer under Christian IV (Mem. og Breve VII, Kbh. 1907), 21.
- ²¹ *Mariner's Mirror* 62 (1976), 190.
- ²² *H.C. de Mierre*: The Long Voyage (London 1963), 77.
- ²³ *N.M. Kromann*: Fanø-Sømand i Storm og Stille I (Højbjerg 1936), 24ff.
- ²⁴ *Ludwig Albrand*: Westward-ho! (Hamburg 1936), 116.
- ²⁵ *Gerh. von der Lippe*: Bidevind og godt fullt. Minner (Oslo 1946), 163.
- ²⁶ *Alex Wilde*: Erindringer om Jerichau og Thorvaldsen ombord paa Fregatten Rota 1838 (Kbh. 1884), 66.
- ²⁷ F.eks. i flg. af forfatterens arbejder: prajning og møde: Nummerflag og prajning (H & S årbog 1962, 150ff); strygning for Kronborg: Skippere, klarerere og toldere (Hillerød 1969); flag: Dannebrog og flagføring til søs (H & S årbog 1969, 7ff.); søsætning: Skikke ved søsætning, navngivning og dåb af skibe i Danmark (H & S årbog 1983, 97ff.).

The Sailors' Joyful Shout Hurra, Salutes and Other Ceremonies of Honour at Sea

Summary

During the course of many centuries a number of international salutes and ceremonies of honour have developed at sea, particularly as used by naval ships when meeting at sea, on arrival and departure, and when princes, ambassadors, high-ranking officers or other persons of high standing sailed past or came aboard.

On examining the relevant material it transpires that most of these traditions seem to have been brought together during the 16th century to a clearly definable common ceremony, a kind of conglomerate. There is plenty of evidence of this, but until now it has, somehow, escaped the attention of the researchers. This article gives an account of the ceremony and tries to analyse its separate parts.

When a naval vessel saluted another ship or a V.I.P. the officers and crew were called up on deck and lined up along the side of the ship, in the shrouds, on the tops and/or on the yards. On the command, either shouted or signalled by whistles, the men saluted with loud, enthusiastic shouts accompanied by the sound of trumpets and kettledrums, while they waved their hands and swung their hats in the air, often so eagerly that they threw them into the sea. The soldiers on board paraded and presented arms. Usually the men shouted three cheers and the guns fired three rounds in salute. The crew wore their finest clothes and the ship was festooned with flags, often from top to bottom. The ship being met replied in the same fashion.

The very first of a long series of written accounts of this ceremony relate to English warships (1578 ff.). Later we encounter the ceremony in Holland for the first time in 1612, in France in 1702, in Denmark in 1719, in Sweden in 1741, and afterwards in other countries. These dates cannot, of course, be fully relied upon, since it is pure chance exactly when the accounts of the ceremony first appeared in writing. However, it is reasonable to assume that the tradition originates in England, from where it gradually spread to other countries. The custom was also adopted by the ships of the big trading companies, whereas ordinary merchant ships made do with flag salutes and shouts.

In the oldest examples there is no direct report of what the sailors actually shouted. Presumably it was a traditional expression of good wishes such as *Viva(t)! Vale! Long Live...! God save...! Have a good journey! God speed! Farewell!* and the like, which occur in much the same form in various languages. In addition we often meet the expression *Cheer(s)!* in English (mentioned for the first time in 1675).

However, the shout which in time came to dominate the others was *Huzza!* (found for the first time in English in 1573) and its parallel form or synonym *Hurra!* (in English for the first time in 1682). Both these words may be regarded as onomatopoeia, as they clearly reproduce the whizzing and whirling sound which the hats made when they were swung in the air. *Huzza* and *hurra* competed with each other for many years, not only in English but also in the languages of other nations who adopted both the ceremony and the shout from England. Finally *hurra* emerged as the winner.

Here are some examples of the first recorded use of these expressions: *Danish*: *hurra* (1714), *husa* (1732); *Swedish*: *hurra* (1714); *French*: *hourra* (1722), *houzza* (about 1840); *Dutch*: *hoze* (1748), *hora* (1815); *Russian*: *urrá* (1783); *Spanish*: *hurra* (1822); *Turkish*: *hurra* (1826); *American*: *hurra* (1826) and three cheers (1824). In *German* the form *hurrah* is found in 1773, and it is said directly that it has been borrowed from English. It is, however, quite strange that the word *hurrá* can be found in German ballads as early as the 12th-13th centuries,

but is not recorded later. This leads one to believe that the shout had not disappeared entirely but lived on without being recorded in written sources.

Hurra can also be used on land as a hunting or war shout, or a cry of joy, and this is still the case today. It is a very emotive word which is most commonly used nowadays as a congratulatory shout in public and in private, especially at family celebrations.

For hundreds of years *taking one's hat off and swinging it in the air* enthusiastically has been a manifestation of joy, and it is one of the continual elements of our common ceremony, as is the tradition of sailors throwing their hats into the water even though they are bound to miss them later. It is possible that this very impulsive act was originally in some way associated with the idea of making a sacrifice to the sea in order to obtain favourable winds and a safe journey.

Manning the gunwale, the shrouds, the tops and the yards means lining the crew up along the side of the ship, in the shrouds, on the tops (small platforms on the head of the lower mast) and on the yards, sometimes even on the jib boom and the mizzen boom. It looked quite impressive and was regarded as a very distinguished tribute. However, there is no doubt that it could be both cold and dangerous standing on the yards for any length of time, even if there usually was a hand line strung up for them to hold onto. When a distinguished person came on board the *gangway* was also manned. It goes without saying that these complicated arrangements were not chosen at random, but were the result of extensive drilling beforehand. Each man was written up in the ship's parade roster and knew exactly where he had his post, how to swing his hat and what to shout. – After the sailing ships disappeared from the various navies shortly before 1900 the more modern ships with no rigging made do with manning the gunwale.

As long as ships have had guns on board they have *fired gun salutes* in honour of other ships, forts, or high-ranking people. It goes without saying that the gun salute has a place in our common ceremony. In the olden days each nation had its own salute with a certain number of guns or shots. Thus the Danish salute consisted of three guns, and the Swedish one of two guns or two times two. The number of times the guns were fired was often increased, as for example in Denmark where it was increased to three times three guns, or even three times nine, which was the royal salute. Over the years numerous regulations were laid down for gun salutes, and they were continually being changed. The aim was to cut down on the many shots that were fired, which, although festive and very popular, did cost a lot in powder and shot. It was quite common in the early days to use live ammunition.

Displaying *flags* was also an integral part of the ceremony. When ships met at sea they flew a flag to identify themselves and as a form of salute. The tradition

of *dipping the colours*, i.e. hauling the flag down and then up again three times, which is now quite commonly used, probably arose in the 16th century. Often there was another part of the ceremony which entailed *dressing the ship*, so that all the flags carried in the flag chest, both signal flags and the flags of other nations, were displayed on long lines which were then stretched out over the ship's mastheads from stem to stern, and sometimes from the masthead to the side of the ship as well. This use of flags is mentioned as early as the Middle Ages.

There is a rare mention of ships being *illuminated* during the ceremony, as far as this was possible in olden times, with lamps on the yardarms or on the mast tops. Moreover there might be *fireworks* with lights and rockets (known since the end of the 16th century). Regrettably it was often the case that the ships used their stores of signal lights and emergency rockets, which were for use in dangerous situations. But it certainly looked wonderful.

With this brief outline we have given a description of the mosaic of different traditions which are called »the sailors' joyful shout«, an expression which can be found in various forms in various languages, e.g. a joyful outshoot (English 1578), a joint shout (English 1660), frydeskrig (Danish 1725) and Freudengeschrey (Dutch 1771).