

(/)

🏠 (/)

> Trafik og transport - Videnskab - Teknik (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik>)

> Bøger (<http://www.historie-online.dk/boger>)

> Anmeldelser (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5>) > Danmark som søfartsnation



← **Forrige artikel** (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/dansk-bilproduktion>)

Danmark som søfartsnation

Kategori: Anmeldelser

Visninger: 1850

Del artikel: **f** (<https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/danmark-som-soefartsnation>)

t (<https://twitter.com/home?status=>. Aktiviteten kan ses på

<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/danmark-som-soefartsnation>)

in ([http://www.linkedin.com/shareArticle?](http://www.linkedin.com/shareArticle?mini=true&url=http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/danmark-som-soefartsnation&title=)

<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/danmark-som-soefartsnation&title=>)

Anders Ravn Sørensen

Danmark som søfartsnation

Gads Forlag, 304 sider ill, 349 kr.

Kampen om historien

Det er altid en stor oplevelse at læse årbogen fra Museet for Søfart. Fornyende fortællinger, fremragende formidling og fantastisk layout er karakteristika for udgivelserne. I år er ingen undtagelse. Med bogen "Danmark som søfartsnation" hæver man historien op i frontlinjekampen om, hvad der var skabende for den danske velfærdsstat.

Af Erik Ingemann Sørensen

Duften af beg, lyden af kalfatringsarbejde, kulkranernes larmen og dampfløjtens tre gange tuden, når der skulle bakkes, var karakteristiske træk ved havnen i min barndomsby Fredericia. Et vidunderligt sted for eventyrlystne drenge, der bare sugede til sig af denne verden. Selvom byen var præget af jernbanetrafikken og mange fabrikker, var havnen og dermed søfarten en særdeles vigtig faktor i alt dette.

Nu placerer historikeren Anders Ravn Sørensen søfarten som en afgørende faktor i dansk historie. Hermed får vi endnu en bog om vejen til det moderne Danmark. En vej hvilende på tre store søjler: landbrug, søfart og industri. I nogle fremstillinger er forfatterne ganske spydige i deres beklagelse over, at søfarten ikke har en placering som den helt store drivkraft. Anders Ravn Sørensen er langt mere nuanceret: "Faktisk kan vi ikke forstå det danske samfund, dansk identitet og politisk kultur uden at anerkende det bonde- og landbrugssamfund, som vi er dannet af".



Den sejlede kulturarv minder os om et stort erhverv. Veteranskibe i Bogense havn.

Videre hedder det: "I denne bog undersøger jeg den historiske udvikling af fortællingerne om Danmark som søfartsnation. Bogen er derfor ikke en ny dansk søfartshistorie fra vikingerne til de moderne containerskibe. Det er en analyse af udviklingen af fortællinger. Altså en analyse, hvor jeg ser på, hvordan fortællingerne om søfartsnationen har udviklet sig de seneste 250 år. En søfartens idé- og kulturhistorie..."

Anders Ravn Sørensen lægger tre snit på fortællingerne. Først fortællinger om den danske sømand og hans tilknytning til og betydning for nationen. Så fortællinger om den danske skibsreder og dennes tilknytning til og betydning for nationen, og endelig fortællinger om søfart som et bredere begreb, der



knytter sig til og definerer nationen.

Det er godt set at anvende disse måder at bygge fortællingen på. Forfatteren kommer ind på de netværk, bogen er mere eller mindre økonomisk afhængig af. Det er jo reelt arbejde. Men. Han kommer med et af de mest underlige udsagn, jeg længe har set. Han fortæller, at daværende økonomiminister Marianne Jelved fik et Rolex Yachtmaster guldur af Mærsk Mc-Kinney Møller, da hun i 2000 var gudmor for containerskibet 'Carsten Mærsk': "Da Jelved 13 år senere var med til at indvie søfartsmuseet i Helsingør og i sin tale forklarede, hvordan søfarten var et 'vigtigt middel til vækst og velstand', kom vurderingen altså fra en politiker med en personlig relation til landets største rederi." Sagen gav senere en del omtale i boulevardpressen. Udsagnet antyder næsten et strejf af korruption over den daværende minister. Jeg vil nøjes med at kalde udsagnet ubehageligt.

De danskes vej til ros og magt

Katastrofer har der været mange af i Danmarkshistorien – flere af dem selvforskyldte. Ser vi på begyndelsen af 1800-tallet, så stod de nærmest i kø. 1801 – 1807 – 1813 – 1814 knækkede næsten landet. Og med 1864 fulgte den totale fornedrelse. I løbet af kun 63 år var landet gået fra "at være en vigtig spiller i Europa til at være en økonomisk trængt småstat. Det verdensomspændende imperium, hvor handelskompagniernes store sejlskibe sejlede varer hjem fra fjerne egne af kloden, var blevet en maritim lilleput på afgrundens rand..."

Anders Ravn Sørensen vender efter denne nøgterne konstatering blikket mod den storhedsperiode, der lå få år tilbage: den florissante periode. En fin måde at kontrastere på så læseren virkelig oplever, hvor voldsomme brudflader der er tale om. Og voldsomme var de. Driftige danskere havde fået placeret rigets indtjeningsmuligheder flere steder på kloden. Og her er det især handelen på Kina, der gav de store fortjenester. Takket være blandt andet det bedre borgerskabs smag for specialiteter fra Riget i Midten. Vi får et fint indblik i perioden og også for dens store muligheder for social opstigen. "Borgerskabet blev en ny stærk samfundsgruppe, der havde overskud til at forbruge og udbrede nye idéer og tanker...", skriver Anders Ravn Sørensen.

For de læsere, der ønsker et større indblik i netop denne handel, er der rig mulighed for at erhverve viden i museumsinspektør ved M/S Museet for Søfart, Benjamin Asmussens pragtbog: "Kinafarerne", der var det fantastiske museums årbog i 2019.



Faktorierne i Canton, Odd-Fellow i København, Asiatisk Compagnies hovedsæde på Christianshavn og Poul "Kinafarers" hus i Faaborg. Sidstnævnte var en bondedreng, der stak til søs på Kina-farten og tjente store penge. Det var ikke kun i hovedstaden, handelen satte spor.

Det var en periode, hvor handelen blomstrede. Men kunst og kultur blev også præget af de gyldne tider. Johannes Ewald skrev syngespillet "Fiskerne" – i dag glemt bortset fra hymnen om kong Christian og højen mast, der blev vores kongesang. Og Heiberg skrev skuespillet 'Chinafarerne', der på festlig vis markerede handelens storhed.

Men som bekendt er lykken ganske lunefuld. Alt kan ændre sig i løbet af kort tid. Danmark sluttede sig sammen med Preussen, Rusland og Sverige i et væbnet neutralitetsforbund. Med sømagten Danmark som vigtig rollespiller følte Storbritannien sig truet og besluttede at give danskerne en lærestreg, så det forslog. Under ledelse af admiral Parker og viceadmiral Nelson angreb den engelske flåde den danske den 2. april 1801. Det blev det berømte slag på Reden mod en dansk flåde, der slet ikke var klar efter vinterens arbejde. Danskerne led et knæk – det første af flere i det ny århundrede.

Det illustreres i bogen med Christian Mølstedes vidunderlige maleri.



I billedteksten til dette billede hedder det: en episode fra slaget, hvor en britisk forhandler med hvidt flag sejler mod den danske linje. Billedbeskrivningen har desværre fjernet netop denne forhandler.



Så her er det originale billede. Man ser tydeligt båden med det hvide flag.

I 1807 fulgte så englændernes terrorbombardement af hovedstaden med det efterfølgende ran af flåden. Her er det interessant at læse forfatterens redegørelse for afmytologisering af slaget på Reden, der var blevet til en dansk sejrfortælling. Han fortæller, hvordan denne iscenesættelse i 1900-tallet blev pilleret fra hinanden. Det var avisen "Demokraten" – socialdemokratiets Århusavis – der med afsæt i historikernes tvivlen på sejrfortællingen- blandt andet skrev, at den 2. april var en trist milepæl i danmarkshistorien.

Den tomme havn

"Danmark var faldet dybt og var nu blot en skygge af 1700-tallets handelsimperium". Nød og elende prægede den danske søfart, redere bukkede under "bortrevne i tidsomstændighedernes sønderknusende malstrøm...", hedder det i avisen Fædrelandet i 1821. Forfatteren giver en fin redegørelse for nedturen, der i dag nok mest huskes for Poul Martin Møllers digt "Rosen blusser alt i Danas Have" med verselinjerne:

Klærken raaber i Manillas Rønner:

»Danmark er et lidet, fattigt Land.«

Det forsikrer Javas rige Sønner,

Selv Batavias skrantne Kræmmer stønner:

»Danmark er et lidet, fattigt Land.

Han skrev digtet på sit togt som skibspræst ombord på handelsfregatten "Christianshavn" på dens rejse til Kina. Det er dog et eksempel på, at søfarten ikke helt lod sig kue. Det tog sin tid at få hjulene i gang igen. De små skibe sejlede fortsat mellem landsdelene, så varer kunne fordeles. England blev i et vist omfang forsynet med varer fra Danmark – sejladsen til det øvrige Norden skaffede både arbejde og kapital. Det gik fremad. Men der skulle noget særligt til, for at hele samfundet kunne drage nytte af udviklingen. Det kom der i løbet af 1800 – tallet. Den gryende industri havde brug for kul. Det blev primært handlet i England. Her var der et voksende befolkningstal, der havde brug for korn – en kombination af ydelser, der fik købmænd til at blive købmandsredere ofte i kompagniskab med andre fra byen som partsredere. Og der kom mange ordrer til skibsværfterne, der nu oplevede en storhedstid – især i det Sydfynske, hvor skibene mange gange blev bygget direkte på stranden.

Nu var der så småt baggrund for nye fortællinger. Dem tager Anders Ravn Sørensen fat på med kapitlet "Nær salten Østerstrand" med Oehlenschlägers nye nationalsang. Det var blevet småt med skamrosen af rederne. Focus ligger et helt andet sted: "Fortællingerne om Danmark som søfartsnation i de første årtier efter 1807 var således kendetegnet ved flere elementer. Dels trådte matrosen og sømanden frem med en ny synlighed og i en ny rolle som den heltemodige og opofrende patriot, der havde betalt prisen for købmændenes grådighed..." Man genoptog i realiteten fortællingen, der blev indledt med verselinjerne: "Ved toldboden steg en matros i land, hans hår de vare så hvide ..." Og nu får fortællingerne en ny dimension: malerier, der skildrer det maritime fædreland. Her er det især Eckersberg, der er den store fortæller. Som i maleriet "Parti af Øresund" fra 1847.



Der er flere fortællinger i maleriet. De tre store sejlskibe har Kronborg om styrbord og er altså på vej ind med deres last. Båden, der sejler ud mod tilskueren, har den røde stribe på sit sejl, altså en lodsbåd. Måske på vej ud for at gelejde et skib ned gennem Øresund. Til højre fortæller røgstriberne, at maskindrevne skibe nu også er blevet en del af fortællingerne. Læg mærke til, at hjuldampere også kan være sejlførere. Helt sikre på maskinkraften var man endnu ikke.

Eckersberg var ubetinget i en klasse for sig. Men der var en underskov af små kunstnere. Lå skibene på Reden, sejlede kunstneren ud til dem i en kadrejerjolle og aftalte at lave et billede, som kunne afhentes, næste gang skibet kom forbi. Det var også nu, de store marinemalere bidrog med deres fortællinger om nationen. "Vi kan noget", synes at være en ledetråd i de mange fortællinger. Fortællinger der i slutningen af det dramatiske århundrede nåede nye højder.

I september 1881 blev en ny statue af Niels Juel afsløret på Kongens Nytorv i København. I den forbindelse skrev dagbladet 'København': 'Dansken betragter havet som sit hjemlige element'. Man kan så undre sig over, at man hentede en søhelt fra 1677 ind som hovedfigur. Den seneste danske søhelt var Suenson, der havde ydet en fornem indsats i slaget ved Helgoland i 1864. Han fik først en statue i 1889. Ved Nyboder.

De nye fortællinger skal ses i lyset af blandt andet oprettelsen af ØK, der hurtigt bragte Danmarks navn rundt på kloden. Det var den iskolde forretningsmand H.N. Andersen med tilnavnet 'Den hvide Elefant', der nu var en af de helt store spillere. Men andre meldte sig. Det illustreres fornemt af Vilhelm Arnesens pragtmaleri af dampskibsselskabet Uranias flåde i Københavns havn. (Kan desværre ikke gengives her). Men samme maler har et andet motiv fra havnen, der beretter om omvæltningerne.



Vilhelm Arnesen har stort set hele udviklingen med i dette maleri. De små sejlskibe, de store og så damperne, der tog mere og mere over.

Ryggen var rank i de nye fortællinger – fortællinger der antog nye former, da drengebøgerne nu også omfattede livet på de syv verdenshave. Det er suverænt at tage denne dimension med. Og her er det især bøgerne om den gæve Peder Most fra Svendborg skrevet af Walter Christmas, der vakte interesse. Den første bog udkom i 1901 med et oplag på 100.000. Og naturligvis blev den årets store julehit til drenge. "Til dato er serien en af Danmarks mest udbredte ungdomsserier. Bøgerne var fast inventar i landets boghandler frem til 1960'erne", skriver Anders Ravn Sørensen. Selv erindrer jeg med stor glæde min fars godnatlæsning fra disse bøger.

Blandt andre forfattere i denne genre nævnes Marius Dahlsgaard, der skrev mere end 30 børnebøger – "Helten fra Kongedybet var en af dem – og Carl Schaffalitzky de Muckadell, der også skrev om den unge helt Willemoes.

I et senere kapitel ser Anders Ravn Sørensen på den moderne fortælle måde: spillefilmene. Indledende fortælles om "Barken Margrethe af Danmark". <https://danskefilm.dk/film.php?id=287>
(<https://danskefilm.dk/film.php?id=287>)

I 1938 har filmen "Blaavand melder storm" premiere. Her er indledningen noget helt specielt. Det var lykkedes Lau Lauritzen jr. at overtale statsminister Stauning til at introducere filmen om fiskerne på Vestkysten. (<https://www.youtube.com/watch?v=dA76PQbTxyI> (<https://www.youtube.com/watch?v=dA76PQbTxyI>)).

Med filmen "Kristiane af Marstal" fra 1956 får vi fortællingen om "havenes husmænd", der sejlede i pakETFarten – de sidste af de fordums store sejlere. <https://danskefilm.dk/film.php?id=108>
(<https://danskefilm.dk/film.php?id=108>)

I 1948 havde filmen "Støt står den danske sømand" premiere. Her fik man en heroisk hyldest til de danske søfolk, der under krigen havde valgt at kæmpe mod tyskerne. https://www.youtube.com/watch?v=Lrifu_crGg&list=PLMYb3353J72rW27y0Zm7XFQH0YEKnbpiy&index=1
(https://www.youtube.com/watch?v=Lrifu_crGg&list=PLMYb3353J72rW27y0Zm7XFQH0YEKnbpiy&index=1)

Det officielle Danmark roste søfolkene, skriver Anders Ravn Sørensen og noterer, at man skulle frem til 1969, før de psykisk nedslidte søfolk blev tilgodeset på linje med kz-fanerne og deres posttraumatiske stress.

Efterhånden rykkede fortællingerne over i folkekomedien, hvor Ib Mossin, Dirch Passer og andre kendte lystspils-figurer overtog lærredet. Tilbage i dag står vel kun klassikeren "Martha" tilbage – blandt andet fordi Mærsk syntes, den skulle være på alle rederiets skibe.

Det er som nævnt en særdeles velvalgt vinkling på de mange forskellige fortælleformer om dansk søfart. Og naturligvis må den store fortryller og fortæller, Troels Kløvedal, med. Ingen har vel som ham formået at få danskerne til at sætte sig foran husalteret for at nyde de spændende sejlads, som han fortalte om og viste i levende billeder. Og i kølvandsstriben fulgte så sønnen, Mikkel Beha Erichsen med serien "Kurs mod fjerne kyster", der ligeledes blev en stor succes.

På bogsiden dukkede der i 2006 en mursten af en roman op: "Vi de druknede". Forfatteren er den til tider noget mavesure Carsten Jensen. Men her blomstrede han. Med et fantastisk fortælleunivers følger vi Marstals søfartshistorie i flere generationer. Det er en verden, han kender ud og ind, en verden han formidlede med stor, stor nerve.

Nye stik i kampen om historien

I begyndelsen af 1900-tallet var det stadig Danmark som landbrugsnation, der dominerede fortællingerne. På trods af spændende og medrivende drengebøger, på trods af ØK's internationale succes – og på trods af sensationen med motorskibet "Selandia". Det ærgrede naturligvis industriens folk. Men den 12. marts 1912 gik Industrirådets formand, Aleksander Foss, på talerstolen, da man havde årsmøde. Titlen på hans tale lød: "Danmark som Industriland". Det var i og for sig ikke så underligt. Men så fulgte ellers en markant gennemgang hvilende på statistik. Der var ingen tvivl i hans sind: vejen frem var ikke agrarlandet, men industrilandet. (Vi skal frem til slutningen af 1950'erne, før industrien overhaler landbruget i indtjening).

Anders Ravn Sørensen skriver: "Foss' ideer vakte bestyrtelse blandt landbrugets repræsentanter. Især Landstingsmedlem, forpagter Christian Sonne, en af andelsbevægelsens prominente skikkelser, forsøgte at undergrave Foss' statistikker, og han forsikrede, at landbruget nok skulle fortsætte med at være landets første og vigtigste erhverv..." og lidt senere: "Landbruget satte hårdt mod hårdt, men storkapitalisterne var gået sammen for at udbrede en ny fortælling om Danmark. Og de havde momentum..."

Takket være en række ildsjæle med Emil Ferdinand Svitzer i spidsen lykkedes det at etablere et nationalt søfartsmuseum – endda på Kronborg Slot. Det skete i 1915. Og fire år senere udkommer så det første egentlige storværk om Danmarks søfartshistorie: "Danmarks Søfart og Søhandel" under redaktion af Bering Lisberg. I to store bind skrevet af sagkyndige forfattere rullede man den stolte søfartshistorie frem. Takket være økonomisk støtte kunne værket "købes med betydelig rabat i landets boghandlere..." Anmelderne var begejstrede. Esbjergavisen "Vestkysten" skrev: "Intet er sparet for at værket med sit lødige indhold, smukke tryk og dets fine rigt oplysende illustrationer som et historisk kulturelt værk kan give oplysning om og indprente i læsernes bevidsthed, at havet lige så fuldt som den danske jord altid har været og altid vil blive det danske folks naturlige arbejdsmark, og at dets område samt muligheden for dets udnyttelse i modsætning til vort lands jord er ubegrænset."

Dette værk dannede rygraden i mange redegørelser og fortællinger frem til slutningen af århundredet – fornemt suppleret med "Handels- og søfartsmuseets årbog" fra 1942 og frem til 2014. Herefter skiftede man til tematiske årbøger, hvoraf denne bog er den seneste i rækken af perler udgivet af Museet for Søfart.

I perioden 1997 - 2001 udkom "Dansk Søfarts Historie" i 7 bind – der i dag er standardværket. Et mylder af udgivelser fra lokale søfartsmuseer giver sammen med specielle værker om udvalgte perioder mulighed for at følge fortællingerne om denne centrale side af vores spændende historie.

Fornem formidling

Anders Ravn Sørensen har formået at give læserne et ualmindeligt spændende og fascinerende indblik i fortællingerne om den danske søfartshistorie. Historien er – både bevidst og ubevidst – en del af danskernes DNA. Ingen her i landet bor længere end 75 kilometer fra havet – de mange sejl, der ses på havet en sommerdag sammen med store og små motorbåde og fascinerende veteranskibe, taler deres tydelige sprog om danskernes fortryllelse af havet. Om det at blive draget mod det element, der har betydet så meget for Danmark.

At skrive så mangefacetteret en bog som denne har krævet ikke alene et stort overblik, men så sandelig også evnen til at se detaljerne. Det er til fulde lykkedes for Anders Ravn Sørensen.

Og så er det vel på sin plads at slutte med et billede fra den seneste søsætning af en skonnert – naturligvis skete det i Marstal, da skonnerten "Bonavista" skulle i vandet den 26. maj 2012. Så stolt som i fordums tid. Og så var en af efterkommerne af Poul "Kinafarer" endda blandt skibstømmerne.



[Historie-online.dk, den 9. december 2020]

← Forrige artikel (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/dansk-bilproduktion>)