



## Danmark som søfartsnation: En enøjet kritik af national identitet

Publiceret 05/03/2021 i Bøger/Danmark  
af **Freddy Hagen**

**BØGER // ANMELDELSE** – Ved læsning af Anders Ravn Sørensens storværk *Danmark som søfartsnation* virker det, som om at hele “fortællingen” og dens betydning for national identitet er en manipuleret konstruktion skabt af de magtfulde skibsrederier, skriver Freddy Hagen. Alt andet underlægges denne vinkel. I forfatterens meget akademiske analyse af magtstrukturernes forskydninger gennem 250 år glemmes den reelle folkelige og nationale erfaring med søfarten.

Bogens format og dens illustrerede omslag samt titel ser indbydende ud. Det ligner en bog, som man kan blive klog på, sådan generelt og introducerende. Den er skrevet af historiker Anders Ravn Sørensens og udgivet i samarbejde med Museet for Søfart i Helsingør. Kort sagt, så fremstår bogen som en god introduktion til en vægtig del af Danmarkshistorien, som nok er bekendt, men samtidig synes tåget, fragmentarisk og ufuldkommen. Som noget, man burde have lært om i skolen, men som alligevel ikke har hængt fast i hukommelsen.



Bogens undertitel er “Fortællinger, interesser og identitet gennem 250 år”, hvilket vil sige, at blandt andet fortællingerne om vikingerne ikke er med, hvilket vel stort set er det eneste som en udlænding samt størstedelen af den danske befolkning ved om vores historie som søfarende nation. Og i det introducerende kapitel påpeger forfatteren, at bogen heller ikke handler om fiskeri eller om værfternes historie. Feltet indsnævres, og det kan jo umiddelbart være en god ide, når der er tale om så stor en mundfuld historie.

---

“

Afhandling, skulle man måske hellere betegne bogen som, for den er meget akademisk i sin form. Det er, kort sagt – og groft sagt – en analyse af magtstrukturernes forskydninger gennem 250 år

---

Da jeg bestilte bogen til gennemlæsning, forestillede jeg mig, at det måtte være sådan en bog, som man ville lokkes til at købe, når man besøgte Museet for Søfart i Helsingør. En bog, man kunne bladre sig igennem på vejen hjem, fordi den har så mange illustrationer, og som man siden kunne læse for at få et indtryk af denne brogede og spændende historie om eventyrere, opdagelser, farefulde konflikter, storme og forlis samt fortællinger om kulturudveksling og forandringer af landets sædvaner via de hjembragte skatte.

Men udstyret snyder, for bogen er slet ikke så omfattende, og dens undertitel er meget mere bærende for indholdet end selve titlen. At forestille sig, at de mange gæster, der hvert år besøger Museet for Søfart i Helsingør skulle tygge sig igennem bogen er omsonst, for stilen, den er skrevet i, er mere akademisk og kritisk, end den er formidlende.

## **Magtstrukturernes forskydninger**

Bogen handler udelukkende om de store rederiers historie og erhvervspolitik, og disses manipulerende forsøg på at skabe positive fortællinger om Danmark som søfartsnation. Det er en bog om, hvorledes disse rigmænd kom til magten, tjente mange penge, giftede sig ind i aristokratiet og i kongefamilien, samtidig med at de skabte heroiske fortællinger om nationens bedrifter på verdenshavene og erhvervets betydning for landets samlede økonomi.

Og det er vel at mærke med en understregning af “fortællinger”, dels fordi forfatteren mener, at alle former for historisk forskning nu engang er vinklet, men også fordi det er hans – entydige – fokus i netop denne bog. Det er, kort sagt – og groft sagt – en analyse af magtstrukturernes forskydninger gennem 250 år.

Man kan anskueliggøre bogens fokus ret så illustrativt ved at kikke på den akse, der har centrum på Amalienborgs Slotsplads, hvor Jacques François Joseph Salys rytterstatue af Frederik V står, med Marmorkirken i den ene ende af akse og Operaen i den anden.



Det er et stykke byudvikling, der er skabt i dette 250 års lange tidsforløb, begyndende i den florissante periode, hvor rederiet Asiatisk Kompani oprettedes og fik monopol på handel med Fjernøsten. Via deres overskud fik kompagniet, i samarbejde med kongen, opført de imponerende bygninger, der med en fællesbetegnelse hedder Frederiksstaden. Opførelsen af Marmorkirken havde C.F. Tietgen, H.N. Andersen og Østasiatisk Kompani som bagmænd, og til slut blev Operaen betalt og skænket til landet af A. P. Møller og hans selskab Mærsk.



LUFTFOTO AF AMALIENBORG MED MARMORKIRKEN I BAGGRUNDEN, FØR AMALIEHAVEN BLEV ANLAGT. FØRST LANGT SENERE SKÆNKEDE A. P. MØLLER OPERAEN, DER LIGGER TVÆRS OVER KANALEN OG LIGESOM FULDENDER FORTÆLLINGEN OM DANMARK SOM SØFARTSNATION MED HOVEDFOKUS PÅ REDERIERNE. DET KGL BIBLIOTEK, 1935.

Salys statue fik fornyet aktualitet, da en buste – et forlæg til selve rytterstatuen – der stod på Charlottenborg, blev smidt i havnen, fordi nogle mente at Kunstakademiet var blevet opført og betalt af slavehandlere, og at dette var en del af Danmarkshistorien, som endnu ikke er blevet anerkendt nok. Det er et opgør med fortiden, og dennes endnu dominerende fortælling om landet med en positiv historie om søfarten.

Denne ubehagelige side af historien, hvor slaveri var en del af den handel, som gjorde rederierne rige, berøres også i bogen, men ikke omfattende. Det er en delmængde af den generelle kritik af rederiernes pengegriskhed og manipulation, der opstod ved et intenderet forsøg på at skabe en danske identitet, der skulle bestå af ideen om nationen som søfartsnation. Skulpturen og de imponerende bygninger er delelementer i denne konstruerede fortælling, og det er dette fokus, der forfølges gennem hele bogen.

---

“

Danmarks særstatus som søfartsnation, hvor rederierne kunne sejle under neutralt flag, mens englænderne og



## franskmændene sloges, nåede en gang for alle til ende, og flåden blev nærmest afviklet

---

Disse tre nedslag og magtmanifestationer i historien om Danmark som søfartsnation – bestående af Frederiksstaden, Marmorkirken og Operaen – er et fokus, der udelukkende fremhæver de perioder, hvor søfarten har skabt ekstrem succes for rederierne.

Andre sider af historien, i de mellemliggende tidsperioder, har været knapt så gunstige for rederierne. Især slaget på Københavns Red i 1801, og efterfølgende, i 1807, hvor englænderne vendte tilbage og ødelagde resten af den danske flåde, for at kulminere med statsbankerot i 1813 og freden i Kiel i 1814, er også en del af den samlede historie. Disse perioder er også taget med i bogen. Det var slutningen på den florissante periode. Danmarks særstatus som søfartsnation, hvor rederierne kunne sejle under neutralt flag, mens englænderne og franskmændene sloges, nåede en gang for alle til ende, og flåden blev nærmest afviklet.

Senere, med de mange tab af landområder – kulminerende i 1864, med den tabte krig til tyskerne – vendte landet sig indad, og fortællingen Danmark som landbrugsnation begyndte for alvor at få dominans-status.

### Søfartsnation vs landbrugsnation

Parolen “Hvad udaf tabtes, det må indad vindes”, der senere er blevet anvendt som etikette for det mentale skifte, som tabet af landområder til tyskerne afstedkom, var i virkeligheden et lejlighedsdigt, der blev skrevet til en kunst- og industriudstilling i København 1872. Men parolen blev også anvendt af Hedeselskabet, der arbejdede for at omdanne flere landområder til landbrug, og med det moderne gennembrud blev fortællingen om Danmark som landbrugsnation altovervejende dominerende. Man kan se det i litteraturen, i historiebøgerne og på tidens malerier.

Fra denne tidsperiode bølger de to fortællinger om nationen som enten søfarts- eller landbrugsnation frem og tilbage, men klart med sidstnævnte fortælling som dominerende, selvom rederierne fortsætter med at manipulere, og præge, fortællingen om søfartens betydning for dansk økonomi og identitet. Det er også det mest spændende af bogens temaer.

En kort og succesrig opblomstring i slutningen af det 19. århundrede, hvor især Carl Frederik Teitgen, en bank- og erhvervsmand, og H.N. Andersen, erhvervsmand og stifter af Østasiatisk Kompani, involverer sig kraftigt i søfart, opbygger sammen en ny “fortælling” om Danmark som søfartsnation. Eller faktisk ikke en ny, for de konstruerer historien sådan, at de trækker linjer tilbage til både vikingerne og den florissante periode.

---

“

C.F. Tietgen samt H.N. Andersen anvender den store  
fortælling om Danmark som en årtusind lang søfartsnation.  
Og folket er vilde med det og følger intenst med i det hele



---

Tietgens bedrift bestod blandt andet i, at hans skibe deltog i at nedlægge telegrafkabler på havets bund, hvilket var en revolution for kommunikation verden over. Det var også en revolution for videnskaben om havet, hvor man for første gang fik et indtryk af dets dybder, ligesom man gjorde mange opdagelser om livet under havet. Det var en tid hvor naturalismen og interessen for naturvidenskaben var vækket i store dele af befolkningen, og mange nye interessante opdagelse om havets beskaffelse så dagens lys for første gang. Dette berører Anders Ravn Andersen ikke i bogen. Han bemærker kun, at Tietgen investerede i skibsfart og anlagde telegrafkabler, men ikke hvad det arbejde betød.

C.F. Tietgen samt H.N. Andersen, med hans stiftelse af det nye selskab, Østasiatisk Kompani, der igen etablerer handelsrejser til Østen i stor stil, anvendte den store fortælling om Danmark som en årtusind lang søfartsnation. Og folket var vilde med det og fulgte intenst med i det hele. H.N. Andersen manipulerer med journalister og forfattere, som han inviterer til at tage med på rejserne gratis, hvilket skaber mange positive reaktioner, og disse dominerer fortællingen om bedrifterne i datidens medier. Selvfølgelig, havde jeg nær sagt, for det var et tid, hvor det nationale verden over, blev iblandet en bredere interesse for det internationale. Man så det for eksempel i Danmark, med de mange "menneskekaravaner", dvs udstillinger af og med forskellige folkeslag. De blev fremvist i Københavns Zoo og i Tivoli, men også i provinserne. Og det var ikke blot usmagelig racisme, men også en øget interesse for forskelle i kulturer.

Anders Ravn Sørensen har heller ikke dette med, selvom det egentlig kunne forklare datidens begejstring for rejserne på havene også, ud over den intenderede manipulation som skibsrederne stod for.

## **Det kritiske snit i fortællingen om Danmark som søfartsnation**

Anders Ravn Sørensen fortæller denne historie, som sagt med fokus på rederierne, og ønsket er at analysere hvorledes en dansk identitet skabes som fortælling, der så kan spores i de mange imponante bygninger og monumenter af helte på havet, i et evigt genkommende forsøg på at trække en lige linje helt tilbage til vikingerne.

Denne sammenhængende fortælling sporer Sørensen i politikeres og magtmænds taler ved særlige lejligheder, når monumenter rejses, og når museer skal åbnes, og han sporer den hos digterne og forfatterne gennem tiderne.

Anders Ravn Sørensens fokus på denne brug af den store fortælling er mere konstaterende end eksplicit kritisk, men det er svært at overse hans egen holdning til brugen af denne. Han glemmer dog behændigt, at hans egen afhandling også må være en konstrueret fortælling, eller i hvert fald betoner han ikke denne lidt uheldige side ved den bog, han selv skriver. Eller det gør han, men blot ikke ud fra den problematik, der opstår ved netop at vinke historien om landets identitet således.





ANDERS RAVN SØRENSEN, F. 1981, ER LEKTOR OG PH.D. VED INSTITUT FOR LEDELSE, POLITIK OG FILOSOFI, CBS.

Og hvorfor nu det? Måske fordi han eksplicit påpeger, at det udelukkende drejer sig om en undersøgelse af den erhvervspolitiske historie om rederierne. Samtidig har han valgt at skrive om en frygtelig masse emner og temaer om søfartsidentitet generelt, som ikke kan passe ind i denne snævre fortælling, i denne sammenhæng, uden at det pludselig bliver en fortælling om identitetsdannelse generelt.

---

“

Forfatteren overser eller negligerer helt, at sådanne historier også kan opstå af erfaring, skabt af dem, der var på havet... Ved læsning af bogen virker det som om at hele “fortællingen” om Danmark som søfartsnation udelukkende er skabt af de magtfulde

---

For eksempel berører Anders Ravn Sørensen også Danmarks deltagelse i anden verdenskrig samt fortællingen om hospitalskibet Jutlandia, hvor en gruppe af sygeplejersker blev sendt til Korea. Dette handler ikke om rederier, men om selve nationens søfartshistorie, og denne skabte ligeledes en fortælling om havets betydning for identiteten.

Bogen omhandler også de mange film om søfart, der blev meget moderne, for eksempel filmen, Styrmand Karslen fra 1958, og i den forbindelse fokuserer han på hvorledes rederen eller kaptajnen pludselig får en skurkerolle. Det er delvist interessant læsning, men Anders Ravn Sørensen kommer ikke rigtig i dybden med denne forskydning, og berører det kun som en lille kompromitterende sidefortælling, der kan udgøre en art trussel for rederiernes heroiske fortælling. Men at denne lidt



anderledes fortælle vinkel kan udgøre en identitetserfaring i sig selv, synes Anders Ravn Sørensen af overse.

Bogen er interessant læsning for dem, der i en vis udstrækning har viden om historien og emnet, for Anders Ravn Sørensen udfolder ikke stoffet i nævneværdig grad. Til gengæld er hans fokus på identitetsdannelse, dvs fortællingen om Danmark som søfartsnation netop der, hvor han slår ned, meget selvbekræftende.

Det er rederierne og magthaverne, der lykkes med at skabe denne fortælling, og han overser eller negligerer helt, at sådanne historier også kan opstå af erfaring, skabt af dem, der var på havet, fra dem, der rejste, og via varerne, der blev distribueret og indgik i hverdagen, drømmene om havet samt livet på skibene og ved kysterne. Ved læsning af hans bog virker det som om at hele "fortællingen" om Danmark som søfartsnation udelukkende er skabt af de magtfulde.

## Søfarten og kunsten

Det gør imidlertid ikke bogen uvæsentlig, for magtkritik og analyse af dynamikker er central historisk formidling, og man bliver meget klogere på netop det, af at læse den. Kapitlerne om marinemaleriet, og om hvorledes selv store guldaldermalere såsom C.W. Eckersberg og Anton Melbye ikke vandt indpas på de store kunstmuseer, når de malede marinemotiver, er virkelig interessant og oplysende læsning.

Eller i hvert tilfælde var marinemalerierne oftest bestillingsarbejder fra rederieejere samt bestillinger fra mere jævne folk, der selv havde arbejdet på skibene. Det forklarer meget godt, hvorfor de fleste af de mest betydelige af dem ikke hænger på kunstmuseerne, men derimod på rederierne og hos private. Og det viser i hvert fald, at denne side af maleriet er misrepræsenteret på danske museer, eller oversete i dag. Anders Ravn Sørensen nævner samtidig, at der synes at være et nybrud her, hvor blandt andet Den Hirschsprungske Samling for nylig har sat fokus på denne type genremaleri.

Knapt så interessant er Sørensens mange nedslag i digtere og forfatteres forsøg på at tegne et billede af havet og nationens historie, såsom Adam Oehlenschläger og Holger Drachmann, fordi han ikke udfolder dette, men udelukkende fokuserer på de fragmenter og de passager, der passer ind i hans kritik af manipulationen med landets identitet.

---

“

Der skal, kort sagt, meget til at gøre Sørensen begejstret, og intet synes at kunne foranledige ham til at tro på at noget, i sig selv, ikke er manipuleret

---

Han spotter de passager, hvor der tegnes et billede af en tusindårig nation, hvor søfart har været central og ligesom udgør en essentiel del af vor identitet. Han skriver derimod ikke så meget om, hvordan denne identitetsopfattelse udfoldes hos disse forfattere andetsteds, og mere dybt, men citerer kun de mest oppustede og heroiske dele af deres skrivelser.



Derimod er det oplysende, interessant og betydeligt, når han undersøger populærkulturen, eller den mere folkelige kultur, her især drengelitteratur samt de mange lystspil, der omhandler fortællingen om søfart. Det er interessant i hvor høj grad disse har fundet resonans hos den mere jævne del af befolkningen, og i hvor høj grad disse bøger og lystspil er blevet til helt ekstreme succeser. I visse perioder var disse teateropførelser og drengelitteratur de mest populære overhovedet. Det vidner om, i hvor høj grad befolkningen selv har opfattet sig som, eller i hvert fald ønsket at opfatte sig selv som, en del af en nation, der er søfarende.

Det kan derfor også undre, at vi ikke har en større tradition for stor litteratur, der handler om søfart. Dette kom der især fokus på, da Carsten Jensen i 2012 udgav romanen, *Vi, de druknede*, der er blevet en kæmpe succes. Selv fortalte Carsten Jensen, at hans roman, der handler om fire generationer af søfarende fra byen Marstal, var et ønske om at skrive en sådan bog, fordi den mangler i vor historie, og at fokus på søfartsbyen Marstal var et ønske om at genoprejse dennes identitet, sådan at den passede til dens brogede og fantastiske historie som en central by for landets søfart.

Men for Anders Ravn Sørensen fremstår romanen som et destillat af tidligere fortælle tekniske vinkler på "fortællingen" om Danmark som søfartsnation. Der skal, kort sagt, meget til at gøre Sørensen begejstret, og intet synes at kunne foranledige han til at tro på at noget, i sig selv, ikke er manipuleret.

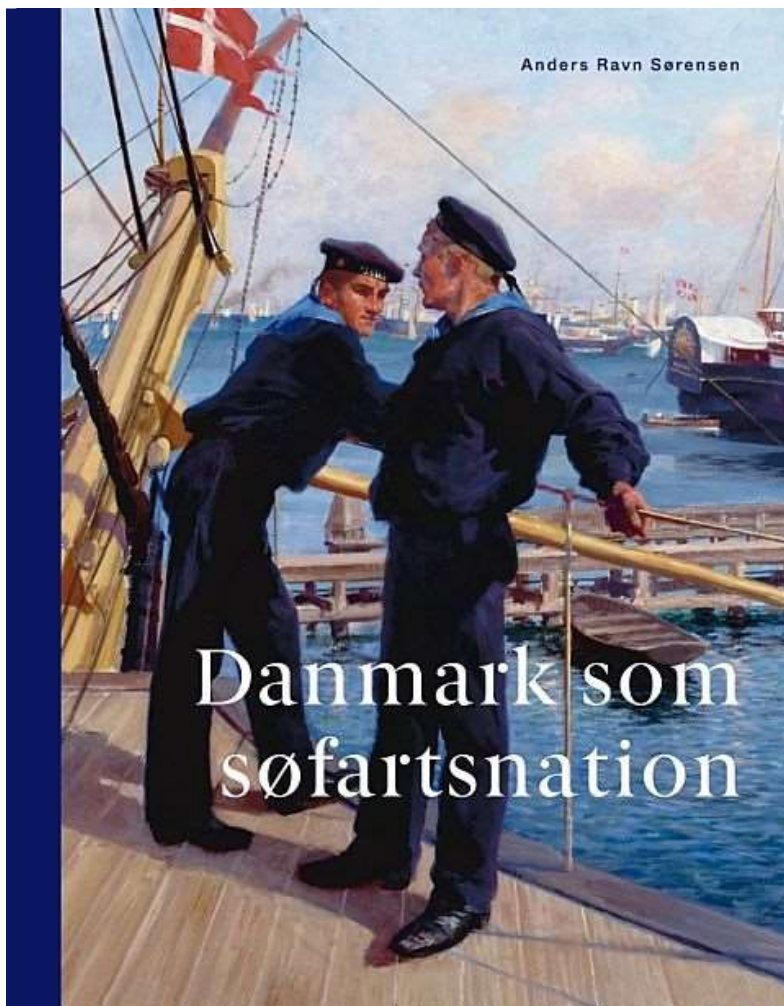
Anders Ravn Sørensen kommer også ind på etableringen af de forskellige søfartsrelaterede museer i provinserne og deres tilblivelseshistorie. Det er også nyttig viden, og man får et godt overblik over de mange udbud, ligesom han også opremser bøger om dansk søfart samt nutidige podcasts og tv-produktioner, der handler om selvsamme. Også det er historisk interessant, fordi han vedblivende påpeger, at rederierne deltager i disse mange produktioner, og at deres penge også indgår i det meste af det.

## **Et enøjet fokus**

*Danmark som søfartsnation* bliver en kende for redundant, fordi Anders Ravn Sørensen hele tiden viser hvorledes politikere og redere gentager det samme, igen og igen, og man bliver lidt træt af udelukkende at læse taler ved fremvisning af monumenter og introduktioner til bøger og tidsskrifter, der nok er historisk spændende, men som regel netop det, man som læser springer over, for at komme i gang med selve indholdet.







For – ærlig talt – er det vel ikke overraskende, at en politiker, der skal holde en tale, ser på tidligere taler, der er anvendt ved lignende lejligheder. Det er ikke nødvendigvis manipulation, men måske snarere dovenskab eller mangel på fantasi.

Derfor er det også med en vis ironi, at direktøren for Museet for Søfart i Helsingør, Ulla Tofte, der har skrevet indtroduktion til bogen, begynder med at notere, at vi som nation har været søfarende siden vikingerne, en vinkel, som bogen netop konstant forsøger at skyde hul i.

Bogens store skepsis overfor den store fortælling, der drager linjer fra vikingerne over Asiatisk Kompani til Østasiatisk Kompani og frem til A. P. Møller, bundet angiveligt i en dybere skepsis i forbindelse med national identitetsdannelse. Det er i hvert fald undertegnede indtryk af denne bog: Den forsøger konstant at gøre op med en national fortælling om identitet, der af forfatteren anskues som værende manipuleret og godt og grundigt forløjet.

---

“

Bogens enøjede fokus på “fortællingen” om Danmark som søfartsnation, hvor skibsrederier er i altovervejende fokus og alt andet underlægges denne vinkel, gør, at den reelle folkelige og nationale erfaring med søfarten overses

---



Og selvom det er delvist sandt, at en sådan identitet ikke kan spores, og at det altid vil fremstå som en konstruktion, og at denne er forsøgt manipuleret af magthavere gennem tiderne, så synes det også ødelæggende for et studie af en dybere identitet og mere farverig fortælling, når selve historien om landets søfartshistorie, der bragte nye varer fra fjerne lande og undervejs skabte dramatiske situationer med forlis, krigsslag, opgange og nedgange og masser af personlige fortællinger, ikke får mere fylde.

Det er ligesom, hvis man hele tiden genlæste en introduktion til en fortælling, uden at gå videre og uden at se den udfolde sig og konkretisere sig i andet end skulpturer og bygninger.

Og det er denne bogs svaghed og arkilleshæl: Dens enøjede fokus på “fortællingen” om Danmark som søfartsnation, hvor skibsrederier er i altovervejende fokus og alt andet underlægges denne vinkel, gør, at den reelle folkelige og nationale erfaring med søfarten ikke blot overses, fordi Anders Ravn Sørensen hele tiden kommer til at bringe den ind i hans egen fortælling, men direkte underlægges denne.

Vekselvirkningen mellem fortællingen om Danmark som søfartsnation og Danmark som landbrugsnation, derimod, er evigt spændende og bør blive analyseret mere intenst.

En opsporing af landets identitetshistorie kan ikke være tjent med udelukkende den ene, eller den anden, men må kunne skimtes i sprækken mellem de to. Det er ikke hvad denne bog formår.

Den har det som tema, og det er spændende og relevant, men det lykkes ikke forklare læseren, at disse vinkler også er betydelige for en mere nuanceret og bred forståelse af dansk mentalitet, der – om man vil det eller ej – også er interessant for historisk forskning.

---

**LÆS ALLE FREDDY HAGENS TEKSTER PÅ POV HER.**

---

**Anders Ravn Sørensen: Danmark som søfartsnation**  
**Gads Forlag, i samarbejde med Museet for Søfart, 2020**  
**349,95**

---

*Alle fotos: Gads Forlag.*

Facebook kommentarer

0 kommentarer

Sortér efter



Tilføj en kommentar ...

[Plugin til Facebook-kommentarer](#)



# Modtag POV Weekend, følg os på Facebook – eller støt vores arbejde

Modtag ugens væsentligste analyser, anmeldelser og essays i **POV Weekend** – hver fredag morgen.

**Det er gratis, og du kan tilmelde dig her →**

**JÅ TAK, SEND MIG POV WEEKEND**

POV er et åbent og uafhængigt dansk non-profit medie.

**Har du mulighed for at støtte vores arbejde? Bliv frivilligt støttemedlem her →**

25 KR./MD. →

50 KR./MD. →

100 KR./MD. →

FREDDY HAGEN    SENESTE ARTIKLER



Freddy Hagen er cand.mag. i Moderne Kultur og Kulturformidling fra Københavns Universitet med en bachelor i Filosofi. Kommer fra et arbejderhjem, har været i lære som tømrer og kok. Freddy har rejst i mange lande, levet som freelancejournalist og fotograf, undervist på forskellige skoler i litteratur og historie. Studeret i Firenze, boet i Berlin og arbejdet som kokkelev i Paris.

Freddy Hagen har studeret islam og formidlet viden om islam og muslimer gennem mange år, og fokuseret på dem der er i klemme, for eksempel homoseksuelle muslimer der har måttet leve under trusler. Han har også rejst sammen med muslimer til lande, hvor der er krig og konflikt og dokumenteret deres vilkår i artikler og gennem fotojournalistik. Han er også vidende om et hav af minoritetsmiljøer samt grupperinger til højre og venstre på de politiske fløje.

I dag arbejder han som fiskehandler, men skriver stadigvæk og debatterer værdier og konflikter.



Hvis du vil bidrage til Freddy Hagens arbejde på POV kan du donere direkte til ham på hans Mobile Pay: 25389541

---

