

(/)

 (/)

> 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>) > Søfartshistorier



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

Søfartshistorier

Kategori: Anmeldelser

Visninger: 2769

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/soefartshistorier>)

t (<https://twitter.com/home?status=>. Aktiviteten kan ses på <http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/soefartshistorier>)

in (<http://www.linkedin.com/shareArticle?mini=true&url=http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/soefartshistorier&title=>)

Søfartshistorier. Danmarkshistorien til søs.

Gads forlag, 296 sider, ill. kr. 349.95

Fremragende søfartshistorier

”Søfartshistorier – Danmarkshistorien til søs” er fremragende formidling om et erhverv, der i den grad indgår i vores DNA. Gads forlag og forfatterne har sat alle sejl for at kunne præsentere dette pragtværk. Der er virkelig sus i sidesejlene.

Af Erik Ingemann Sørensen

At gå nedenunder og hjem, sætte alle sejl til, lægge sig i kølvandet på eller ude i en stiv kuling er alle vendinger, der den dag i dag anvendes om forskellige situationer. De bruges, uden at der egentlig spekuleres nærmere over deres oprindelse. Men det er såmænd det gamle søfartssamfund, der har sat sit præg på sproget. Vi var og er en søfartsnation, der i flere tusind af år har pløjet verdenshavene.

I 13 kapitler når forfatterne – næsten – hele kompasset rundt. Det er faktisk en perlerække af fortællinger, læserne her præsenteres for. Fra de tidlige kompagniers verden til en havn, der kun har minderne om fordums storhed tilbage. Fra skibe der krævede en besætning på flere hundrede mand til en containergigant med blot 14 søfolk ombord. Styret med joystick. Og computer. Søfarten er måske et af de erhverv, der har gennemgået de største forandringer op gennem tiden. Det er fra slutningen af 1800-tallet, de helt store brud slår igennem. Da maskinerne efterhånden udkonkurrerer sejl

Derovre mod vest

Mette Guldberg sætter fokus på Vadehavssøfarten i 1700-tallet. Det kan umiddelbart synes lidt mærkværdigt at se på netop dette område. Men læseren kommer hurtigt på andre tanker.

Ved folketællingen i 1769 viser det sig, at mellem 50 og 100 procent af husstandene er afhængig af netop søfarten. Andetsteds berettes det om en af befolkningsgrupperne, at søfarten gav en klar arbejdsdeling. Mændene stod til søs, og kvinderne klarede landbruget. Mette Guldberg fortæller, at det var Amsterdam, der var datidens globale søfartscenter. Og de hollandske skibe gik langt ind med deres last. Så kom de lokale pramme ud primært med kvæg.

Ser man på Hjerting, der ligger i den nordligste ende af Vadehavet, der går fra Ejderen til Blåvandshuk, så finder man her skibe, der sejlede helt op i de grønlandske farvande. På sælfangst. Tilbage med fuld last gik kvinderne i gang med at koge tran. Noget der givet kunne få folk til at rynke på næsen over den ulidelige stank.





Den typiske vadehavsbåd, der er fladbundet

Derude mod øst

Benjamin Asmussen, M/S Søfartsmuseet i Helsingør, lader kompasnålen dreje stik modsat. I kapitlet "Nye skibe, nye verdener, nye virksomheder" fortæller han med afsæt i adelsmanden Ove Geddes ekspedition til Indien. Christian IV stiftede "Ostindisk Kompagni", der skulle bane vej for en lukrativ handel med efterspurgte varer fra det fjerne Østen" (s.52).

Gedde havde fået stillet fem skibe til sin rådighed. De stævnedes ud i november 1618. Ove Gedde havde ikke specifik nautisk viden. Derfor var der *"godt med udenlandsk knowhow ombord, der skulle hjælpe skibene med at finde vej og menneskene med at navigere blandt de ukendte folkeslag"*. (s.52).

Allerede fra starten understreger naturen, at det nu engang er den, der bestemmer. *"Mørkt og koldt var det for de over 500 søfolk, der ventede ombord på de opankrede skibe i Øresund. November er ikke nogen rar årstid til sejlads i de nordiske farvande, og denne dag sidst på måneden var ikke nogen undtagelse..."* (s.52). Det bobler som altid af fortælleglæde hos Benjamin Asmussen. Både når han som her 'leger lidt med sproget', og når han er mere stringent. En fornem egenskab at være i besiddelse af.

Vel havde skibe under Dannebrog sejlet på de store have. Men med den stigende efterspørgsel på blandt andet kanel, nelliker, muskat, safran og peber måtte skibene nu runde Kap det Gode Håb og krydse over Det Indiske Ocean.

På dette togt lykkedes det den unge Gedde – han var kun 23 år – at etablere en dansk handelsstation på den indiske østkyst med det lange navn: Tharangambedi. Så i de næste 225 år fungerede den danske koloni under navnet Trankebar.



Maleri af Trankebar

En ny form for finansiering

Det var både dyrt og usikkert at sende skibe afsted. Noget der derfor fik den enkelte købmand til at holde sig tilbage. Løsningen på dette blev en helt ny konstruktion: aktieselskaberne, hvorved risikofaktoren blev mindre for den enkelte. Hertil kom, at kongen udstedte monopoler som for eksempel til Ostindisk Kompagni. Det fik nu monopol på al handel og søfart øst for Kap det Gode Håb. Derfor kunne man efterhånden nå endnu længere. Og nu kom Kina ind i billedet. I 1729 stiftede kongen "Chinesisk Societet". Herfra begyndte rigdommene at komme til København. Og i 1730 fik "Asiatisk Kompagni" – ved kongelig oktroj – eneret på al dansk handel øst for Kap det Gode Håb. Nu er vi i den såkaldte florissante periode, hvor handelen virkelig gav gode afkast.

Benjamin Asmussen skriver levende om alle disse forløb – formidlet på baggrund af en solid viden om søfartshandel. Hvis man vil læse mere om netop denne handel, kan man gøre det i forfatterens fremragende bog "Kinafarerne". (Læs anmeldelse her: <http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/kinafarerne>.) (:%20/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/kinafarerne)

Flensborg og Dansk Vestindien

Mikkel Leth Jespersen, Museum Sønderjylland giver et spændende indblik i hertugdømmet Slesvigs søfartshistorie. Et område der ikke altid har fået en placering i danske fremstillinger. Det rådes der for alvor bod på her.

Forfatteren sætter en skelpæl i Flensborgs Vestindiehandel. På den ene side er der handelen før 1807, da englænderne ranede den danske flåde – og efterfølgende opbragte adskillige danske koffardiskibe som prise, hvorefter sømændene blev sat i 'prisonen' i "... lange år, der siges i fulde fem..." (Terje Vigen).

Den anden periode er tiden efter freden i 1814. Nu drejede det sig først og fremmest om at tilvejebringe råvarer til byens hjemlige forarbejdningsindustri. Flensborgskibene sejlede ud med landbrugsprodukter. Slesvig havde noget af hertugdømmernes bedste landbrugsjord, så der var nok at tage af. På hjemrejsen medbragte man blandt andet sukker, tobak og andre koloniale råvarer til forarbejdning i Flensborg". (s.79). Det er en af årsagerne til romproduktionen i netop Flensborg.



Fregatten Tidselholt af Flensborg foretog 25 rejser til Dansk Vestindien. Det dramatiske billede viser et angreb af en skonnert under colombiansk flag. Skibet slap dog billigt ved at aflevere nogle forsyninger og forskellige andre varer.

Mikkel Leth Hansen når langt omkring i sin spændende fortælling. Han ser også nærmere på nogle handelshuse og deres betydning. Samt på udviklingen inden for sejladsen, hvor damp begynder at udkonkurrere sejlet. Også her er Flensborg meget aktiv. Da første verdenskrig bryder ud, har Flensborg faktisk den tredjestørste handelsflåde i kejserriget.

Vi hørte stadig gennemtrængende nødskrig

Jakob Seerup, Bornholms Museum, åbner sin artikel "Redningsvæsenet" med et dramatisk billede af den amerikanske kunstner Winslow Homer: "The Lifeline".



Kvinden hænger i redningsstolen, der bringer hende i sikkerhed. Men, fremhæver Jakob Seerup, der er en vigtig pointe i maleriet: "Kvindens tørklæde blæser op og skjuler redningsmandens ansigt. Heri er en væsentlig pointe: Helten har ikke ansigt eller navn, han gør blot sin pligt og redder den nødstedte kvinde."

(s.92 – 93).

Når man for alvor er i havsnød og ved, det vil ende galt, så er håbet og bønnerne, at der på land findes mennesker, der vil trods elementernes rasen.

"I Danmark forbinder man nok særlig den grimme kyst langs Vesterhavet med store skibskatastrofer" (s.94), skriver Jakob Seerup. Det er jo rigtigt. Et af de spændende museer på Vestkysten er "Strandingsmuseum St. George". Juleaften 1811 strandede to engelske linjeskibe ved Thorsminde, og næsten 1400 søfolk omkom. Den største søulykke i Danmark.

Museet kan ses her: <https://strandingsmuseet.dk/> (<https://strandingsmuseet.dk/>)

Men Jakob Seerup får med sin medrivende fortælling virkelig flyttet fokus over på klippeøen. *"Men i hårdt vejr var kysten på en ø som Bornholm også en konstant trussel – både klippekysten i nord og Sandgrunden i syd. Hvis man fik sat kursen forkert eller mistede styringen på sit skib, var det ofte for sent, når man hørte eller anede den hvide brænding gennem nattemørket". (s.94)*

Det kunne blive en tragedie, som det skete ved Sose Rev. *"Natten mellem den 5. og 6. december 1678. Her gik ikke færre end 18 skibe på grund i det hårde vejr. Om bord var tusindvis af svenske soldater, der var blevet frigivet fra fangenskab i Tyskland og nu var på vej hjem til Sverige. Skibene sejlede i kølvandsorden, og de forreste skibe i den lange linje nåede at ændre kurs, men de bagerste skibe sejlede videre på den forkerte kurs og endte på det stenede rev ved Sose Odde på den sydvestlige side af øen. Vi får aldrig at vide, hvor mange der egentlig omkom ved forliset, men over syvhundrede soldater og søfolk vadede forkomne i land den nat..." (s.96).* Der er hermed tale om Danmarkshistoriens næststørste søulykke.



Rønne Redningsstation 1913

I 1849 blev der nedsat en kommission, der skulle finde frem til, hvordan man bedst kunne organisere et redningsvæsen i Danmark. Tre år senere – den 26. marts 1852 - blev der som et resultat af den nye lovgivning oprettet fem redningsstationer på Bornholm: *"Ved Rønne, Svaneke, Allinge, Gudhjem og Snogebæk. Sidstnævnte fik den største station med både redningsbåd og raketapparat. De øvrige stationer havde kun raketapparater",* beretter Jakob Seerup. (s.99)

Det er fornemt arbejde, Jakob Seerup har leveret. Med udgangspunkt i forfatterens store viden om både søfart og Bornholms historie får vi i den grad en særdeles læseværdig fortælling.

Hvis man vil vide lidt mere om strandinger på Bornholm, kan man klikke på dette link:
<http://www.bornholmskefotografer.dk/strandinger-skibe.html>
(<http://www.bornholmskefotografer.dk/strandinger-skibe.html>)

Det viktorianske internet

Denne herlige formulering er indgangen til Kurt Jacobsens fortælling om, hvilken rolle Danmark spillede for at sikre nye og hurtige kommunikationsveje ved at lægge kabler, der kunne forbinde kontinenterne sammen. Det var den initiativrige C. F. Tietgen, der i 1869 stod bag oprettelsen af 'Store Nord' – telegrafskabet, der var i stand til at lægge kabler. De nordiske lande blev forbundet, siden kom Rusland – og så Kina og Japan. Det var en imponerende præstation, 'Store Nord' leverede. For at det kunne lade sig gennemføre, måtte man bygge specielle kabelskibe. Det var naturligvis en udfordring. Men i København lå 'Burmeister og Wain'. De kunne bygge skibe – og havde mere end rigeligt at se til.

Veloplagt fortæller Kurt Jacobsen om stormagtskabler, kapning af kabler og miner og andre farlige situationer såvel tekniske som politiske. Og så den helt nye teknologi world wide net der sætter en definitiv stopper for blandt andet det nordatlantiske kabelsystem. I 1987 sælges det sidste af Store Nordiske kabelskibe 'Northern'.

Titanernes kamp

"I slutningen af 1880'erne sydede København som en slumrende vulkan langs de snærende volde". Sådan indleder Martin Jes Iversen sin spændende fortælling om en afgørende periode i Københavns og søfartens historie. Der begyndte at komme gang i produktionen, masser af sammenslutninger – De forenede Papirfabrikker, De forenede Bryggerier osv. – dukkede op. Og Den Nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunststudstilling i 1888 havde vist, at Danmark var et land med masser af potentiale. Men med – som næsten altid – en alvorlig trussel fra syd: den nye 'Kaiser-Wilhelm-Kanal', der forbandt Nordsøen med Østersøen, blev åbnet 1895. (Den bar dette navn helt frem til 1948. Herefter blev det Kielerkanalen.) Derfor gik en af Københavns driftigste mænd, bankdirektør Isak Glückstadt, i teten for at få skabt en frihavn.

Det var et gigantisk projekt – og når forfatteren blandt andet taler om titanernes kamp, hænger det sammen med den indbyggede konflikt, der lå i, at den store finansmand C F Tietgen var den førende finansmand i København. Og der var virkelig tale om en udfordring. Men en lang historie kort: det lykkedes med et samarbejde også med en kaptajn Andersen, der kom ude fra Østen. En driftig mand, der blev ridder af elefanten. Hans fulde navn var H N Hansen – stifteren af Det Østasiatiske Kompagni. (Man kan læse mere om arbejdet med frihavnen her: <http://evp.dk/index.php?page=frihavnen> (<http://evp.dk/index.php?page=frihavnen>))

Visuel historieskrivning

Karina Lykke Grand har et fremragende kapitel – 'Til søs med pensler og palet' – hvori hun med spændende illustrationer blandt andet fortæller om brødrene Melbye, der mellem meget andet lavede smukke billeder fra De dansk vestindiske Øer. Forfatteren påviser, hvordan malerkunstens mange fortællinger er med til at understrege, at Danmark først og fremmest var et landbrugsland. *"Mange af de marinemalende kunstnere måtte derfor bosætte sig i udlandet, hvor de kunne fortsætte med at male skibe på farefulde missioner – og med største lethed sælge til stor international begejstring og berømmelse".* Det er særdeles spændende læsning med perspektiver til udfordrende undervisningsforløb.



Fritz Melbye: Havneparti, Sankt Thomas, 1851-1852

Et museum for søfarten

I kampen landbrug kontra søfart er søsætningen af 'Selandia' i 1912 en trumf for søfarten. Og endnu engang er H N Andersen med helt fremme. Nu måtte fortællingen om Danmark gøre op med trossætningen om, at det var landbruget, der havde førstefødselsretten. Som en logisk konsekvens af dette burde landet nu have et rigtigt søfartsmuseum. Og vi fik det. I 1915 åbnede 'Handels- og Søfartsmuseet' på Kronborg Slot. Ikke noget stort og prangende, men trods alt var fortællingen nu sat på skinner. Og besøgende kom der. Men. På en eller anden måde var museet ikke fulgt med tiden. Ved årtusindskiftet sakkede det rent museologisk agter ud. Rent personligt følte jeg mig ikke udfordret – og det var tydeligt, at skoleelever kedede sig, når det var der.

Men så skete underet. Museet flyttede til den gamle tørdok og kom under jorden. Det hele tegnet af den berømte arkitekt Bjarke Ingels. Et noget nær sublimt museum der udfordrer, fra det øjeblik den besøgende træder indenfor. Museet hedder nu 'M/S Museet for Søfart'. Mange fortæller, hvordan de nærmest taber pusten, når de er på besøg på museet, der åbnede i 2013.

Der er enkelte artikler mere i bogen. Men det er i realiteten passende at stoppe her med dette museum, der markerer, at Danmark har været og er meget mere end et landbrugsland. Det er havet, der udgør grundfortællingen.

Et vris og en mangel

Søfartshistorier indledes med noget, der kan minde om et surt opstød. Det er bogens 2 redaktører, Jeppe Nevers og Anders Ravn Sørensen, der beklager sig over, at søfarten ikke kom med i Bertel Haarders 'Danmarkskanon', der blev skudt i gang i 2015. Administrerende direktør for Danmarks Rederiforening, Anne Steffensen, havde slået til lyd for, at man ikke kunne komme uden om søfarten. Det er der jo mening i. Siden den første ege og frem til i dag har søfarten spillet en afgørende rolle i vores lange historie. Så vidt så godt.

Men man må have læst forudsætningerne for at komme med helt forkert. Det, den nye kanon bad om at få bud på, var de immaterielle værdier. Det var ikke den forhenværende kulturminister Brian Mikkelsens kanon, der skulle laves om. Her er der mere tale om følelser, om fornemmelser. Så er det

lidt studentikost at skrive, at det, man var oppe imod, blandt andet var pølsevogne og rødgrød med fløde.

I øvrigt var søfarten jo blevet markant og fantastisk præsenteret i det nye 'M/S Museet for Søfart' i Helsingør, der blev indviet 2013 som 'Danmarks smukkeste hul i jorden' (Berlingske Tidende). Ganske som andre og spændende museer er spredt ud over det ganske land. Der skød man sig vist selv i foden.



Man må også konstatere, at der faktisk er en graverende mangel i bogen – en fortælling, der i den grad viser aktiviteterne inden for dansk søfart, er sprunget over af uforklarlige grunde: de mange skibsværfter, der blev oprettet nærmest på stranden. Det er noget man især kan se, når man orienterer sig på gamle kort – her fra Thurø: Her kan man se, at der på Thurø lå hele fem af den slags værfter. De stammer især fra den periode, hvor det var her, det maritime kraftcenter lå. Og opgaverne var mange. Min tipoldefar sejlede jagten 'Frederikke & Elvine' fra Kerteminde til Boms værft på Thurø. Her fik den bygget en sektion til og fik en ekstra mast, så den herefter kunne sejle som galease. For godt 150 år siden.

Det er en af de facetter, der for alvor understreger, hvor omfattende søfarten egentlig var.



Privatfoto fra Thurø skibsværft

Det er lidt ærgerligt, at denne fortælling ikke er kommet med.

Og så mangler der lige en præsentation af, hvem forfatterne er. Jeg tror, det ville have været en hjælpende hånd for de mange læsere, der nu må google rundt efter svar.

Nu skal ovenstående bemærkninger ikke skubbe alt det værdifulde i baggrunden. Det er en fremragende bog om den søfart, der har stået i skyggen af såvel landbrug som industri. Det er længe siden, jeg har set så fornemt et værk om det søfartserhverv, der har været og er med til at løfte Danmark op blandt førende søfartsnationer.

Stor tak til både forfattere og forlag.

[Historie-online.dk, den 5. august 2020]

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

SE RELATEREDE ARTIKLER



DET MODIGE SKIB LOTUS

(<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/2-verdenskrig-61-61/det-modige-skib-lotus>)



MED SKIBET I KROPPEN

(<http://www.historie-online.dk/boger/med-skibet-i-kroppen>)

