

SØMAND AF VERDEN

Jeppe Nevers og Anders Ravn Sørensen (red.):
Søfartshistorier. Danmarkshistorien til søs,
Gads Forlag, 2020.

Søfartshistorier. Danmarkshistorien til søs er en stor, flot og tankevækkende bog. De næsten 300 sider udspringer af det meget aktive forskningsmiljø omkring Center for Maritim- og Erhvervshistorie ved Syddansk Universitet. De to redaktører, professor og centerleder Jeppe Nevers fra Institut for Historie ved SDU og lektor Anders Ravn Sørensen fra Institut for Ledelse ved CBS, har sat sig for at udforske, hvordan det, de kalder "fortællingen om Danmark som søfartsnation", kan udfoldes i 13 kapitler, når man får en række af historikere til at bidrage med hver deres tematiske vinkel på emnet. Præmissen er, at den danmarkshistoriske genre har været domineret for længe af mere terrestriske emner, særligt landbrugets og landboernes historie.

I de historievitenskabelige møder med søfart, læserne præsenteres for, ser redaktørerne fem åbninger til en anderledes historie, end den mere klassiske. Den første åbning er et vindue ind til geografien, altså at historien finder sted i et geografisk rum med økonomiske og politiske centre og periferier. Den næste gælder spørgsmålet om globalisering over tid, hvor søfarten historisk set har ageret forpost for globalisering af handel og kommunikation. Som en tredje åbning mod andre horisonter har flere af kapitlerne en konkret virksomhed som fokus, hvilket sætter entreprenørerne og den private risikovillige kapital ind i fortællingen om Danmark som søfartsnation.

Staten har imidlertid også spillet en rolle som igangsætter af maritime aktiviteter fra det oktrojerede kompagni i 16-1700-tallet over redningstjenester til et mere moderne virke som kontrolinstans for smuglere og fiskere. Tilsammen illustrerer en række af kapitlerne, hvordan statens udvikling og rækkevidde er øget over de sidste 300 års Danmarkshistorie. Og det leder frem til den femte åbning, eller vinkling af fortællingerne om Danmark som søfartsnation; nemlig den rolle søfarten har spillet for de kvalitative forandringer, som Danmark og den øvrige verden har undergået over tid.

Det er alt i alt et interessant krydsfelt, de to redaktører har lagt ind i bogen. For hvordan kan den nationale ramme overhovedet forenes med den empiriske virkelighed, som søfarten tilbyder i de enkelte kapitler, hvor geografi, såvel som transnationale, globale og hybride forbindelser ofte har haft langt større agens? Det slipper nogle af kapitlerne gevaldigt godt fra, og ingen af kapitlerne er uinteressante.

MARITIME MUSEER

Anders Ravn Sørensen bidrager selv med et kapitel om tilblivelsen af Handels- og Søfartsmuseet, det nuværende M/S Museet for Søfart. Historien er et interessant stykke museumshistorie, fordi Ravn Sørensen så tydeligt fortæller, hvordan udviklingen fandt sted i et spændingsfelt mellem primært københavnske rederier, staten og den entreprenante ildsjæl, Emil Ferdinand Svitzer Lund. Lund var kunsthistoriker og var efter en fyreseddel fra Frederiksborgmuseet i 1913 på jagt efter en ny stilling i museumsverdenen, gerne som direktør. Lund formåede at begejstre både den danske regering og ledende skibsredere som H. N. Andersen og direktør Cold fra DFDS. Efter nutidens forhold må man sige, det gik stærkt. Både Rigsdagen og private bidragsydere spyttede i kassen, og allerede i sommeren 1915 kunne Handels- og Søfartsmuseet åbne i nyindrettede lokaler på Kronborg.

Den indflydelsesrige erhvervsmand og tidligere admiral i den siamesiske flåde, Andreas du Plessis de Richelieu holdt tale ved indvielsen, hvor han motiverede museet som en kærkommen lejlighed til at hylde handelen og søfarten, så det ikke kun var landbruget, der evig og altid blev fejret. Ingen tvivl om at det var en bedrift at få åbnet museet med den spektakulære beliggenhed på Kronborg. Jeg køber gerne Ravn Sørensens ide om, at det originale museum blev søsat som et centralt element i den nationale maritime fortælling, der udgik fra de store københavnske rederier, de store banker, fra flåden og fra dele af den politiske klasse. Jeg har selv andet steds argumenteret for, at dansk havforskning, om man så må sige, red på den samme bølge i samme periode med delvist overlappende aktører og institutioner.¹

Man kan ikke nå alt på et enkelt kapitel, men Ravn Sørensen går lidt hurtigt forbi den del af museets historie, der udspillede sig i perioden fra 2. Verdenskrig og frem til etableringen af det nuværende museum, der åbnede i 2013, og som er mindst lige så interessant i et dansk maritimhistorisk perspektiv. Igen bliver globaliseringen og en fremstormende danske rederisektor taget til indtægt for at museet kunne genåbne i de nuværende spektakulære rammer.

Det er for så vidt rigtigt, for der blev samlet et imponerende trecifret millionbeløb sammen til det nye museum i 2007 og 2008, altså lige op til finanskrisen, hvor de danske rederier næsten som under 1. Verdenskrig skovlede penge ind på høje fragtrater i den ekspanderende globale økonomi. Det udnyttede Handels- og Søfartsmuseets nye direktør Jørgen Selmer dygtigt, men faktisk var museet i en årrække kort forinden truet på sin eksistens. I 2003 anbefalede Kulturarvsstyrelsen nemlig, at Handels- og Søfartsmuseet blev lagt sammen med Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.² Et par år senere i 2005 udtalte Kulturminister Brian

1 Poulsen: *Global Marine Science*.

2 *Berlingske*: "Protest Mod Museumsflytning".

Mikkelsen, at han sagtens kunne se for sig, at museet på Kronborg blev flyttet til Esbjerg.³

Det skete selvsagt ikke, men hvis man skal tale om en "maritim vending" inden for museumsforskningen, så blæste den med vestenvinden ind fra Nordsøen i 1990'erne og 00'erne, og nåede først i sidste øjeblik det ærværdige gamle museum på Kronborg.

Museet i Esbjerg var dengang ledet af en lige så dynamisk skikkelse, som Emil Lund havde været, nemlig Morten Hahn-Pedersen, der med Poul Holm som forskningschef gav museet et internationalt og moderne tilsnit. Det maritime ansvarsområde blev tolket bredt med fiskeri, offshore, turisme og kystkultur foruden søfart. Omkring årtusindskiftet var Fiskeri- og Søfartsmuseet således et flere gange større museum både målt i omsætning, i antal gæster, i tiltrækning af fondsmidler og i forhold til det forskningsoutput, der på daværende tidspunkt begyndte at blive et vigtigt parameter for danske museers anseelse.

Konkurrencen inden for alle landets museer blev skærpet i de årtier, og det var Handels- og Søfartsmuseet måske ikke helt gearret til. Det er værd at fremhæve museets fine årbog, der blev lanceret i 1942. Årbogen er for den maritime interesserede historiker en skatkiste af artikler, ikke mindst de mange artikler, som museets tidligere direktør Henning Henningsen forfattede. I mange år var Handels- og Søfartsmuseets Årbog også en vigtig udgivelseskanal for andre sjællandske historikere med maritime interesser som Anders Monrad Møller, Ole Crumlin-Pedersen og Erik Gøbel.⁴

Ligeledes havde det gamle Handels- og Søfartsmuseet også en både velordnet og spektakulær samling af genstande, fotos og arkivalier. Men som museologien udviklede sig i efterkrigstiden må gangene på det fredede renæssanceslot i stigende grad være blevet en spændetrøje, hvor det var svært at forny udstillingerne. Da Kronborg Slot skulle promoveres som UNESCO Verdensarv, blev Handels- og Søfartsmuseet bedt om at finde sig et andet hjem. Det lykkedes så efter en masse forviklinger, der nok er et selvstændigt studium værd.

De maritime museers skæbne i Danmark har været lige så volatile som de internationale fragtrater, og i de seneste år er der ingen tvivl om, at M/S Museet for Søfart gennem et langt sejt træk med Camilla Mordhorst og Ulla Tofte som direktører har erobret den blå førertrøje. Det er denne bog et udtryk for, så lad os dvæle ved de øvrige bidrag.

DEN DØDE BONDE SOM OPPOSITION

Det er en bærende ide i *Søfartshistorier*, at den maritime historie, ikke mindst handels- og søfartshistorien længe har fremstået underbelyst i forhold til en dominerende landbohistorisk tradition. Det er i grove træk samme selvretfærdiggørelse

3 Pedersen: "Museumsfusion Rykker Tættere På".

4 Marcussen: 'Registre'.

som de Richelieu udtrykte i sin tale i 1915. I dag, er det nok en sandhed med modifikation.

Der er godt belæg for, at landbrugets vilkår og udvikling stod centralt i dansk historieskrivning op gennem det 20. århundrede, og det er nu mere end 40 år siden, Jens Christian Manniche og Thorkild Kjærgaard på hver deres måde blotlagde, hvordan særligt gårdmændene blev fremstillet som historiens helte.⁵ Paradigmer kommer og går, og den klassiske landbohistorie gik på pension sammen med en perlerække af indflydelsesrige historikere for årtier siden. Som forskningsfelt er den klassiske landbohistorie efterhånden blot et minde fra overdrevets verden, fjernt fra det centrale gadekær i den danske historikerlandsby. Den forskning, der i dag har fokus på befolkningens liv på landet, har selv pensioneret fæstebonden som fokus, og i stedet skrives der spændende værker som Asbjørn Thomsens studier i social mobilitet i 17-1800-tallet, eller Martin Rheinheimers mange studier i Vadehavets kystsamfund.⁶ Begge finder inspiration fra den tyske social- og kulturhistorie, mens et utal af nyere værker har fokus på den nye kulturhistories vinkler på kriminalitet, sædelighed, identitet og hverdagsliv.

Som deltager i konferencen Dansk Historikermøde i 1998 i Odense gjorde det et vist indtryk at høre professor Kurt Jacobsen slå et slag for det den gang ret nye Center for Virksomhedshistorie med henvisning til, at der i Benito Scocozza og Grethe Jensen's *Danmarkshistoriens Hvem, Hvad og Hvornår* er flere referencer til afdøde jazzmusikere, end der var til danske erhvervsledere.⁷ Danmarks erhvervshistorie var skammelig underbelyst, ikke mindst i forhold til landbohistorien hed det.

En lignende oppositionel fortælling præsenterede Poul Holm i 1990'erne, hvor det var kystkulturen, turismen, fiskeriet og søfarten, der fremstod underbelyst i dansk historieskrivning til fordel for den dengang dominerende nationalt orienterede landbohistorie.⁸ Siden lykkedes begge mænd med deres forehavender, og de historikere, der i dag arbejder med livet på landet har mindst lige så spændende, og internationale vinkler på deres forskning, som den der udgår fra den maritime og erhvervshistoriske verden.

Karakteristisk nok har det felt, man kunne kalde den danmarkshistoriske syntese, i disse år fået sit vægtigste bidrag i Per Bojes bogserie *Vejen til velstand*. På toppen af sin egen og talrige kollegers forskning i industri- og erhvervshistorie siden 1970'erne, formår Boje at formulere en syntese over danmarkshistorien, der tydeligt placerer den historiske udviklings dynamik hos det samlede danske erhvervsliv, snarere end primært hos bønderne, og hvor vinderne har været de

5 Manniche: *Radikale Historikertradition*; Kjærgaard: 'Gårdmandslinjen'.

6 Thomsen: *Lykkens Smedje?*; Rheinheimer: *Die Insel Und Das Meer*.

7 Scocozza og Jensen: *Danmarkshistoriens*.

8 Poulsen og Mogensen: 'Lyset fra Nederlandene'; Holm: 'Havskab'.

entreprenører og institutioner, der har evnet at profitere af globale strømninger af viden og velstand.⁹

Når man skriver sig op imod en dødning, får man hurtigt den mistanke, at det præsenterede alternativ ikke er så alternativt endda. Derfor er der heller ingen grund til fortsat i 2021 at markere, at alle mulige andre former for historie har en nybrydende værdi som alternativ til den klassiske landbohistorie, der nu ligger begravet i mulden. Den havvendte historieskrivning kan selv og har på lange stræk godt med vand under kølen.

Tag for eksempel det fremragende kapitel af Nils Valdersdorf Jensen, om sydfynske smuglere. Det hævdes ofte med den franske Annales-historiker Fernand Braudel i hånden, at havet i virkeligheden er en forbindelseslinje mellem mennesker og kulturer snarere end en barriere.¹⁰ Og hos for eksempel den amerikanske historiker Marcus Rediker kan man læse, at søfolks liv og hele verden er væsensforskellig fra dem, der bor og lever på land.¹¹ Hos Valdersdorf Jensen møder vi imidlertid en ny form for maritim kulturhistorie, hvor det er den moderne stats maritime grænser, der udstikker rammerne for alternative forbindelseslinjer mellem primært Det Sydfynske Øhav og Nordtyskland og Polen. Kriminaliteten bliver udgangspunktet for en spændende kulturhistorie til vands, hvor smugleriet er genstand for en kontinuerlig forhandling mellem stat og borgere om statens legitimitet i et grænseområde. Det er en handels- og søfartshistorie, vi ikke har set før.

Det er også værd at fremhæve Louise Skyggebjergs bidrag om containeriseringens betydning for dansk søfart, for havnene og for de arbejdere, der på godt og ondt ikke længere skulle slæbe tungt stykgods ombord på alverdens skibe. Man kunne spørge, hvad sådan en stålkasse skulle kunne betyde, men som Skyggebjerg viser, er det svært at overvurdere betydningen af containeren som et logistisk columbusæg, der radikalt har ændret størstedelen af den interkontinentale søfart. Malcolm McLean tilskrives den opfindelse, eller snarere innovation i 1956, at varer kunne pakkes i forbindelse med deres produktionssted, således at man undgik fordyrende omladninger, når varen skulle fra land til vand og retur. Men det helt store gennembrud blev vedtagelsen i 1961 af en ISO-standard for, hvordan en container skulle se ud. Siden da har alverdens rederier kunnet bestille skibe, der i stadig højere grad var tilpasset transporten af de standardiserede klodser. I Danmark var ØK først med containerskibene, men Maersk og DFDS fulgte hurtigt efter. Flaskehalsen blev herefter at få indrettet de danske havne til at kunne modtage og håndtere containerne hurtigt og effektivt. Nye containerhavne skød op i Aarhus, Aalborg, Esbjerg og Fredericia i 1970'erne, og snart blev de fødehavne for den interkontinentale linjefart med containere. Som Skyg-

⁹ Boje: *Vejen Til Velstand - Tiden 1730-1850*; Boje: *Vejen Til Velstand - Tiden 1850-1930*.

¹⁰ Braudel: 'The Mediterranean'.

¹¹ Rediker: *Between the Devil*.

gebjerg slutter, så er standardiseringen af fragtcontainere et af mange eksempler på standardiseringens betydning for det moderne samfund, også ud over containerfarten.

STÆRKE VILJER PÅ OPRØRT HAV

Søren Byskov fortæller med baggrund i mange års forskning i nordsøfiskeriets historie om Esbjerg; en af de havne, der har ændret udseende, form og funktion op til flere gange i løbet af blot det sidste halve århundrede. I 1960'erne, havde mere end 600 fiskekuttere base i Esbjerg, og mere end en tredjedel af alle lønudbetalinger i den private sektor stammede fra fiskeriet og dets afledte erhverv i land. 40 år senere var det slut. Alt fiskeri var ophørt, og byens fiskemelsfabrik, der i mange årtier havde sørget for at sprede "lugten af penge," blev omdannet til en fiskeoliefabrik. Nedgangen i fiskeriet tog fart i 1980'erne og 90'erne, men parallelt hermed voksede Esbjergs betydning som Danmarks centrale udskibningshavn for olieindustrien offshore på Nordsøen. I den sidste snes år har erhvervslivet og ikke mindst Esbjerg Havn igen evnet at levere en omstilling, således at det nu er vindmølleindustriens aktiviteter offshore, der leverer arbejdspladser til Danmarks femtestørste by.

I denne overordnede historie har Byskov særligt fokus på fiskernes skæbne. Med udgangspunkt i en lang række interviews med nu pensionerede fiskere fortæller Byskov om, hvordan det frie liv på havet i 1950'erne og 1960'erne trak i mangan en ufaglært og eventyrlysten ung mand, der kunne tåle mosten med uhyre hårdt, opslidende og farligt fysisk arbejde. Belønningen var gode penge for både kaptajn og besætning. Desuden har det frie liv og særlige fællesskab fiskerne imellem, når de som havets jægere var på jagt efter den store fangst, også haft stor betydning for valget af livsbane.

Og så endte mange af fiskerne i 1980'erne og 1990'erne endda med at blive anset som småkriminelle. Der er ingen grund til at moralisere bagud i tid, men som det var tilfældet med så mange andre aktiviteter i det moderne samfund, endte fiskerne med at blive kvalt i et stadigt strammere garn af lovgivning på en baggrund af deres kollektive tragedie. Fisketeknologien udviklede sig så hastigt rundt om hele Nordsøen, at de tusindvis af fiskere efterhånden fik nedfisket den ene bestand efter den anden. På bagkant af en "tragedy of the commons", altså det at fællesressourcer har en tendens til at blive nedfisket uden tanke for det overordnede kollektive gode, blev nordsøfiskeriet genstand for kraftig regulering med kvoter og med nye programmer for ophugningsstøtte. Den historie, altså historien om, at havets ressourcer, eller miljøet om man vil, også har en historicitet kunne godt have været mere fremtrædende.

For den enkelte fisker blev det overordentligt fristende at operere på "kanten af loven", som Byskov citerer flere af de interviewede fiskere for. På den måde spiller Byskovs fortælling om fiskerne fint sammen med fortællingen om smugleriet i Det Sydfynske Øhav. I begge tilfælde kolliderer vedtagne værdier og funktionsmå-

der i civilsamfundet med den overordnede samfundsudvikling med retning mod større kontrol. Når det gælder fiskeriet, er det selve erhvervets udvikling, der kolliderer med overstatslige ønsker og som også fremprovokerer det, der i dag kendes som EU's fælles fiskeripolitik. De sydfynske smuglere var ikke i samme grad årsag til toldmurenes storhed og fald, men fungerede som deres spejlbillede.

Både fiskeri og søfart har været farefulde erhverv, ikke mindst i sejlskibstiden. I sit kapitel om redningsvæsenet på Bornholm leverer Jakob Seerup en velskrevet fremstilling med hovedvægt på tiden fra 1852 og frem til ca. 1914. Seerup lægger vægt på statens rolle som initiativtager til et ensartet landsdækkende net af redningsstationer med gode både og raketapparater til at få hold på strandede skibe og deres mandskab. Selv om casen er bornholmsk, kunne historien have foregået mange steder i landet, og som fysisk kulturarv er denne periodes redningsvæsen også markant tilstede både på landets museer og i form af fysiske monumenter i landskabet, der bærer minder om fortidens fællesskab og vovemod.

Der findes allerede en del dansksproget litteratur om strandingsvæsenet og også artikler om det beslægtede bjergningsvæsen, der havde fokus på håndteringen af det ofte værdifulde strandingsgods, men Seerups bidrag accentuerer, at forskningen både nationalt og internationalt stadig mangler en samlet undersøgelse af, hvornår præcist kurven for strandede skibe knækkede, men det er på et tidspunkt i løbet af 1800-tallet, hvor der kom stadigt større fokus på søsikkerhed både ombord på skibene og på land. Et sådant studie kunne bidrage til at øge forståelsen af den historiske udvikling i samfunds risikovillighed og håndtering af samme.

CENTRE, PERIFERIER OG KOLONIER

Der er også godt at sige om de mere rendyrkede virksomhedshistoriske studier i *Søfartshistorier*. Martin Jes Iversen, der har flere bøger bag sig om danske rederiers historie, fortæller om ØK's globale branding i årtierne rundt om forrige århundredeskifte, mens Kurt Jacobsen fortæller om Det Store Nordiske Telegrafelskabs succesrige udlægning af både sø- og landkabler i anden halvdel af 1800-tallet.

Henrik Soronn-Friese fortæller om den særlige timechartersshipping, eller tidsbefragtning, som voksede frem i Danmark i årtierne efter 2. Verdenskrig, hvor dygtige shippingfolk formåede at tjene penge på trampfart. Fænomenet er nok teknisk, men som Soronn-Friese formidler det, "...er trampfart som taxakørsel og linjefart som buskørsel."¹²

Mens det populære billede af moderne shipping i Danmark nok har Maersks succesrige linjefart i fokus, er det fint, at den også væsentlige trampfart kommer i fokus. På den måde, og uden at det måske har været Soronn-Frieses eksplicite formål, er hans bidrag et fint studie i de vigtige transnationale forviklinger og

¹² Soronn-Friese: 'Med Lejede Skibe', 236.

hybride kontaktflader, der mødes i rummet mellem stater, virksomheder og globalisering.

Denne anmelder ville ønske, der var lidt mere af den type historieskrivning i de to kapitler, der eksplicit skriver om Danmarks koloniale fortid. Benjamin Asmussen giver et solidt og meget velskrevet overblik over kompagnihandelen i de danske tropekolonier Trankebar og Dansk Vestindien. Fokus er naturligt nok på handelen til søs, og fremstillingen trækker på både egen forskning, samt studier af Erik Gøbel og Ole Feldbæk.

Vi får at vide om kolonier, at "Gennem århundreders europæisk kolonisering af verden har ordet i dag en dystre klang, der rummer fortællinger om undertrykkelse, udnyttelse og slavegørelse."¹³ Så kunne man som læser ønske sig at få præsenteret nogle eksempler herpå, for den forskning er der jo også skrevet en del af. Der er for så vidt ikke noget i vejen med, at fortællingen styres af kompagnihandelens op- og nedture, men det havde været spændende at bringe nogle af de nyere danske studier af koloniseringsprocesserne i spil.¹⁴

Mikkel Leth Jespersens bidrag om de nære sammenhænge mellem Flensborgs succes og Dansk Vestindiens skæbne som sukkerproducerende dansk koloni er som Asmussens meget velskrevet og bygger på rigtig solid empiri. Det er fortjenstværdigt, at Leth Jespersen sætter Flensborgs byhistorie eksplicit ind i byens kolonihistoriske kontekst, og det virker overbevisende, at Flensborg har været så afhængig af sukkerhandelen, som vi får at vide.

I den florissante handelsperiode blev Flensborg velstående både på handelen med Vestindien og med landene i Middelhavsområdet. Desuden blev byen en væsentlig udskibningshavn for de mange teglstensværker i det østlige Slesvig. Men som det var tilfældet med andre byer som København og Aalborg blev Englandskrigene et banesår for rentabiliteten af oversøisk fart, og efter 1814 var det kun de velpolstrede vestindienkøbmænd, der for alvor trak Flensborg ud af krisen. Det vestindiske sukker blev raffineret i Flensborg, hvor de ledende købmandsfamilier tjente godt på at sidde på flere led i sukkerproduktionens værdikæde. Det erhvervshistoriske fokus hjælper den historie rigtig godt på vej, men som hos Asmussen bliver mødet med det, man kunne kalde den koloniale anden, mindre fremtrædende.

Til gengæld er det rigtig fint, at *Søfartshistorier – Danmarkshistorien til søs*, som antologiens fulde titel lyder, præsenterer en geografisk kontekst, der, som i kapitlet om flensborgkøbmændene, er de-centreret fra det nuværende Danmarks politiske centrum i København.

Det samme kan siges om Mette Guldbergs kapitel, der følger 1700-tallets sømænd fra den slesvigske del af Vadehavet. Guldbergs kapitel opsummerer både

¹³ Asmussen: 'Nye skibe', 68.

¹⁴ Heinsen: *Mutiny in the Danish*; Sebro: 'Kreoliseringen'; Simonsen: 'Sovereignty, Mastery, and Law'.

hendes egen og en del kollegers forskning gennem de sidste 40 år, senest det store forskningsprojekt, "Handel og Vandel," hvor flere studier blev afrapporteret i *Temp* nr. 20, *Nederlandske forbindelser*.¹⁵

Mens mange østdanske provinshavne og købstæder orienterede sig mod den hastigt voksende hovedstad København, var Vadehavet historisk set mere knyttet til Nordsøregionen, og ikke mindst storbyen Amsterdam. Her fandt tusindvis af unge mænd hyre på nederlandske skibe, der sejlede på alle den vestlige verdens vigtige farter. Østersøen, Middelhavet og ikke mindst handelen på Fjernøsten og Nordamerika var stærkt præget af de velstående kompagnier og købmænd med centrum i Amsterdam.

Amsterdam var førende som stabelplads for et utal af varer, og ikke mindst havde byens maritime sektor en exceptionel know-how. Hyren var tilsvarende højere end i de omgivende lande, og byen tiltrak søfolk fra hele Skandinavien. I slutningen af 1700-tallet kan se man af forhyringsprotokollerne i Amsterdam, at halvdelen af alle indvandrende skandinaviske søfolk kom fra den slesvigske del af Vadehavet. Årsagen var todelt. For det første havde de ry for at være dygtige. Mange havde gennem deres opvækst ved Vadehavet, ofte på de nordfrisiske øer erfaring med havet, og lige så vigtigt var det, at der ikke var så mange alternative karriereveje for kvikke unge mænd i denne del af Verden. Området er med Guldbergs ord: "et perifert område, der i vekselvirkning med skiftende tiders økonomiske centre har udviklet og forandret sin erhvervsstruktur – og i 1600- og 1700-tallet var ekspansionen i søfartserhvervet muliggjort af nærheden til datidens maritime centre."¹⁶

BLOKERER SKIBENE FOR HAVUDSIGTEN?

Det er forfriskende, at forfatterkollegiet inkluderer en kunsthistoriker, nemlig Karina Lykke Grand, der med udgangspunkt i sin egen faglighed diskuterer spørgsmålet om, hvorfor det såkaldte marinemaleri, altså malerier af skibe i søen, kun spiller en så ringe rolle i den nationale danske kunsthistorie, og hatten af for, at Grand modigt stikker til søs i en kontekst af anderledes historiefagligt farvand. Grand mener, at flere af de malere, der beskæftigede sig med marinemaleriet såsom Anton Melbye (1818-1875) og Carl Locher (1851-1915) har fået en ufortjent hård medfart af samtidige og senere kunsthistorikere, fordi de stilhistorisk ikke passede ind i den dominerende grundfortælling om dansk kunst. Bortset fra Eckersberg, som nok er svær at komme uden om i mange sammenhænge, blev de i stedet udgrænset som værende for europæiske og for at bruge såkaldt billige effekter. Som læser efterlades man ikke i tvivl om, at kunsthistorisk kritik kan være særdeles giftig, og det er sikkert fortjent, at Melbye helt for nyligt er blevet reetableret med udstilling i Danmark og Tyskland. Denne anmelder har ikke tilstræk-

¹⁵ Christensen m.fl.: *Nederlandske forbindelser*.

¹⁶ Guldberg: 'Sømænd og Småskippere'.

kelig kunsthistorisk forstand til at vurdere den kunstneriske kvalitet hos Anton Melbye vis-a-vis Eckersberg.

Men, kan det virkelig passe, at den danske kunsthistoriske kanon lige så godt kunne have været fyldt med marinemalerier, hvis bare kritikken havde formet sig anderledes? Der er jo andre store søfartsnationer med lang historie og en rig kunsthistorisk tradition. Men der er vel ikke andre lande, der i deres nationale selvforståelse identificerer sig kunsthistorisk med marinemaleriet som genre? Så kunne det muligt manglende nationale gennemslag ikke lige så vel have noget at gøre med selve motivkredsen, som med stilhistoriske kampe inden for det kunsthistoriefaglige formskærelav?

Med en lidt bredere tilgang til, hvordan marine og maritime motiver kunne tænkes at udfoldes inden for rammerne af en national fortælling, finder man en rig motivserie. Det havvendte og maritime Danmark er meget mere end søfart, og det kan man se af billedet på værker af de folkekære skagensmalere, der portrætterede både fiskeri, turisme og friluftsliv, mens Johannes Larsen og Leif Rydeng malede fugle flyvende over vand og svømmende i havet. Ikke mindst har havets kiming lagt horisont til flere generationer af landskabsmalere fra Martinus Rørbye til Jens Søndergaard, Olaf Rude og Johannes Hofmeister. Marinemaleriet er nok af mange grunde ikke fremtrædende, men havet og livet ved havet i dets mange afskygninger mener jeg ikke udgør en undertrykt fortælling i hverken kunst eller kulturhistorien. Måske er det meget håndfaste fokus på skibe i søen med til at skygge for den bredere maritime verden?

MÆNDENES HISTORIE

Inden for genren anmeldelser ses det alt for tit, at forfattere og redaktører klandres for udeladelsessynder, og det er måske ikke altid helt fair. Listen over emner, man også lige kunne have berørt, er jo om ikke uendelig, så dog meget omfattende. Jeg kunne for eksempel bare selv have rakt hånden op og tilbudt at skrive et bidrag, men det tillod tiden ikke på daværende tidspunkt.

Søfartshistorier. Danmarkshistorien til søs er nemlig kommet i stand via et bredt udsendt opslag, hvor alle og enhver for så vidt har haft mulighed for at byde ind, og det er sympatisk, men også udfordrende, for får man så om ikke det hele, så det rigtige med? I et andet bind kunne danmarkshistorien til søs også have inkluderet havets egen historicitet som et særdeles dynamisk og foranderligt stykke natur, der byder på scenerier for turister, et efterhånden hårdt belastet spisekammer, og en skiftende scene for forurening og for søkrig. Der er nok at tage fat på.

Ærgerligt er det nu alligevel af køn og kvinder er så fraværende. Det er nemlig helt og holdent mændenes historie, vi får fortalt. Det kan der være flere grunde til. Hvis man kigger på, hvem der har skrevet og redigeret bogen, er 3 ud af 13 forfattere kvinder, men det er nok ikke det afgørende. Det er snarere redaktionelle valg, hvor der er megen fokus på den del af den maritime verden, der handler om skibe til søs. Næsten alle skibsredere var mænd. Næsten alle

shippingfolk og skibsingeniører, næsten alle søfolk og havfiskere, næsten alle redningsfolk, næsten alle marinemalere, og et flertal af smuglere har været mænd. Kildesituationen, særligt for ældre tider favoriserer den mandlige del af befolkningen, der optræder langt hyppigere end kvinder i de fleste dokumenter af juridisk og finansiell karakter.

Kvinder skal efter denne anmelders mening ikke være med på grund af påklædt politisk korrekthed, eller fordi de har et andet og i historiografien ofte mere eksplicit omtalt køn end mænd. Det skal de derimod, fordi det kønnede liv på mangfoldige måder har spillet en stor rolle for den bredere maritime verden, der indrammer alle de sejlede mænd. Som en undtagelse er det kønnede liv fremtrædende i Byskøvs kapitel, hvor fiskernes sociale liv, ikke mindst de mange afsavn i forhold til et mere normalt familieliv, får en relevant agens som en af flere forklaringer på esbjergfiskeriets storhed og fald.

Noget lignende kunne man have trukket på, når det gælder fortællingen om Vadehavet og stort set alle andre søfartssamfund. Der var også tusindvis af kvinder, der i 16-1700-tallet migrerede mellem Vadehavet og Amsterdam. Ofte fandt de arbejde som tjenestepiger i Amsterdam, og tit blev de gift der i den lutherske kirke med en af hjemlandets sømænd.¹⁷ Andre kvinder blev hjemme, men ernærede sig ved proto-industri.¹⁸

Ofte havde kvinderne i søfartsmiljøer og i kystsamfund i det hele taget en mere fri rolle både socialt og økonomisk, end det var tilfældet i mere terrestriske samfund.¹⁹ De søfarende mænds lange fraværperioder har givet helt særlige, og ret velundersøgte vilkår for kvinder på for eksempel Læsø, Fanø og Amrum.²⁰ I et hollandsk studie af en række kystbyer har man lige frem kunnet se, at der har været praksis for en større tolerance over for utroskab i de miljøer, hvor mændene var væk i lange perioder.²¹

Bogen er rigtig flot. Denne læser har fundet tæt på ingen slåfejl og grammatiske fejl. Bogen er rigt illustreret med en meget varieret billedside. Moderne fotos kombineres med gengivelser af ældre malerier og kortmateriale på næsten hvert opslag i bogen, men hvis det må være tilladt at drille lidt, så præger fraværet af kvinder også billedsiden. Der syv i alt. På side 56 står der et ægtepar og en tjener og kigger på havnen i Batavia på et 1600-talsmaleri af Albert Cuyp, men vi får kun oplyst mandens navn. På side 90 sidder en slavegjort kvinde med små børn og betragter de hårdtarbejdende mænd. På side 93 bliver en kvinde frelst af en red-

17 Christensen: *Maritime kontakter*; van Lottum: *Across the North Sea*; Sogner og van Lottum: 'Immigrant Community?'

18 Poulsen og Mogensen: 'Lyset fra Nederlandene'.

19 van den Heuvel: 'Getrouwd Met Jan Compagnie'; Máñez og Pauwelussen: 'Fish is Women's Business Too'; Sogner: *Ung i Europa*.

20 Stoklund: *Læsø Land*; Hahn-Pedersen: *I Storm Og Stille*; Rheinheimer: 'Seefahrergesellschaft'.

21 de Wit: *Leven, Werken En Geloven*.

ningsmand midt under en storm. Det kan Seerup jævnfør billedteksten nu godt se det stereotype i, lige som Ravn Sørensen på side 184 har et foto med, hvor Dronning Margrethe 2. og den daværende museumsdirektør Camilla Mordhorst sender beundrende blikke i retning af den engagerede mandlige museumsinspektør. I Sorann-Frieses kapitel er der to fotos af Bertha Bang, der er med til at døbe skibet *Fortuna Bay*, samt et billede af et kontorlandskab med to rygvendte kvinder. Resten af billedsiden dækkes af handlekraftige mænd og deres skibe og havne.

SAMMENFATTENDE

Søfartshistorier. Danmarkshistorien til søs er næsten helt bogstaveligt historien til søs. Det er skibenes, virksomhedernes og mændenes historie, og som sådan er den vellykket. Redaktørerne spejler i det indledende kapitel deres valg i forhold til syvbindsværket, *Dansk Søfarts Historie*, der blev udgivet i 1990'erne. Hvis man på bagkant af bogen overvejer, hvad der historievidenskabeligt er sket siden 1990'erne, så bør særligt bidragene fra Valdersdorf Jensen og Skyggebjerg fremhæves, fordi de anslår nye vinkler, som ikke tidligere har været behandlet i hvert fald på dansk. Det er også tydeligt, at de fleste af de anslåede temaer har en fylde og tyngde i de enkelte kapitler nu, som de ikke kunne have haft i 1990'erne. Simpelt hen fordi der har været så meget aktivitet på forskningsfronten i den mellem-liggende periode. Derfor er der ingen grund til længere at påkalde sig en underrepræsentation i forhold til landbohistorien. Der er forsket ganske meget de sidste 30-40 år, og som det fremgår af ovenstående, så er der endnu meget mere, der venter på at blive udforsket, vinklet og beskrevet, både i detaljen og på syntetiserende niveau. Det kan man alt sammen glæde sig over.

PUBLICERET MATERIALE

- Asmussen, Benjamin: 'Nye skibe, nye verdener, nye virksomheder - kompagnier og købmænd i Danmark og verden'. I J. Nevers og A. Ravn Sørensen (red.): *Søfartshistorier - Danmarkshistorien til søs*, København: Gads Forlag, 2020, 50-71.
- Berlingske Tidende: "Protest Mod Museumsflytning", 19. september, 2003.
- Boje, Per: *Vejen til velstand - marked, stat og utopi: Om dansk kapitalismes mange former gennem 300 år: tiden 1730-1850*, Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2014.
- Boje, Per: *Vejen til velstand - marked, stat og utopi: Om dansk kapitalismes mange former gennem 300 år: tiden 1850-1930*, Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2020.
- Braudel, Fernand: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, Los Angeles: University of California Press, 1972, vol. 1.
- Christensen, Asger Nørlund: *Maritime kontakter imellem den danske konges riger og Nederlandene i den tidlige moderne periode*, Ph.d.-afhandling: Syddansk Universitet, 2019.
- Christensen, Asger Nørlund, Annette Skovsted Hansen, Christina Lysbjerg Mogensen, Bo Poulsen og Nils Arne Sørensen (red.): *Nederlandske forbindelser. Temp - Tidsskrift for historie*, 20, 2020.
- de Wit, Johanna Maria: *Leven, Werken En Geloven in Zeevarende Gemeenschappen: Schiedam, Maassluis En Ter Heijde in De Zeventiende Eeuw*, Aksant Publishers, 2008.
- Guldberg, Mette: 'Sømænd og småskippere i Amsterdam - Vadehavssøfarten i 1700-Tallet'. I J. Nevers og A. Ravn Sørensen (red.): *Søfartshistorier - Danmarkshistorien til søs*, København: Gads Forlag, 2020, 32-49.
- Hahn-Pedersen, Morten: *I storm og stille den sikre havn. Bidrag til sømandskonens historie*, Fiskeri- og Søfartsmuseets Maritime Skrifter 18. Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseets Forlag, 1992.

- Heinsen, Johan: *Mutiny in the Danish Atlantic World: Convicts, Sailors and a Dissonant Empire*, London: Bloomsbury, 2017.
- Holm, Poul: 'Havskab Og Kystkulturer', *Den Jyske Historiker*, 68, 1995, 36-50.
- Kjærgaard, Thorkild: 'Gårdmandslinjen i dansk historieskrivning', *Fortid & Nutid* 28(2), 1979, 178-191.
- Máñez, Kathleen Schwerdtner og Annet Pauwelussen: 'Fish is Women's Business Too: Looking at Marine Resource use through a Gender Lens'. I K.S. Máñez og B. Poulsen (red.): *Perspectives on Oceans Past*, Dordrecht: Springer, 2016, 193-211.
- Manniche, Jens Chr.: *Den Radikale Historikertradition. Studier i Dansk Historievidenskabs Forud-sætninger og Normer. Vol. 38*, Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 1981.
- Marcussen, Jørgen: 'Registre for Handels- og Søfartsmuseets årbøger og Museet for Søfarts årbøger til 2012', (25.3.2021). <http://jmarcussen.dk/maritim/hs/hsindex.html>.
- Pedersen, Chris U.: "Museumsfusion Rykker Tættere På", *JydskeVestkysten*, 5. januar, 2005.
- Poulsen, Bo: *Global Marine Science and Carlsberg - The Golden Connections of Johannes Schmidt (1877-1933)*, Leiden: Brill Publishers, 2016.
- Poulsen, Bo og Mogensen, Christina Lysbjerg: 'Danmark-Norge i lyset fra Nederlandene, ca. 1500-1800', *Temp - Tidsskrift for historie*, 20, 2020, 12-35.
- Rediker, Markus: *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.
- Rheinheimer, Martin: 'Demographie Einer Seefahrergesellschaft Am Beispiel Des Heiratsverhaltens Auf Amrum 1700-1900', *Vierteljahrschrift Für Sozial-Und Wirtschaftsgeschichte* 99(4), 2012, 413-438.
- Rheinheimer, Martin: *Die Insel Und Das Meer: Seefahrt Und Gesellschaft Auf Amrum 1700-1860*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2016.
- Scocozza, Benito og Jensen, Grethe: *Danmarkshistoriens Hvem Hvad og Hvornår*, København: Politikens Forlag, 1994.
- Sebro, Louise: 'Kreoliseringen af eurocaribierne i Dansk Vestindien - sociale relationer og selvopfattelse', *Fortid Og Nutid*, 2005, 83-102.
- Simonsen, Gunvor: 'Sovereignty, Mastery, and Law in the Danish West Indies, 1672-1733', *Itinerario* 43(2), 2019, 283-304.
- Sogner, Sølvi: *Ung i Europa: Norsk ungdom over Nordsjøen til Nederland i tidlig nytid*, Oslo: Universitetsforlaget, 1994.
- Sogner, Sølvi og van Lottum, Jelle: 'An Immigrant Community? Norwegian Sailors and their Wives in 17th-Century Amsterdam', *The History of the Family* 12(3), 2007, 153-168.
- Sornn-Friese, Henrik: 'Med lejede skibe og lånte laster: Historien om H. Bang & Co. og De danske timecharteroperatører'. I J. Nevers og A. Ravn Sørensen (red.): *Søfartshistorier - Danmarkshistorien til søs*, København: Gads Forlag, 2020, 226-247.
- Stoklund, Bjarne: *Læsø Land. Økologi og kultur i et øsamfund 1550-1900. 2 Vols*, København: Museum Tusulanum Press, 2018.
- Thomsen, Asbjørn Romvig: *Lykkens smedje? Social mobilitet og social stabilitet over fem generationer i tre sogne i Salling 1750-1850*, Viborg: Landbohistorisk Selskab, 2011.
- van den Heuvel, D. W. A. G.: 'Getrouwd met Jan Compagnie. Oost-Indiëvaarders En hun echtgenotes in Enkhuizen en omgeving (1700-750)', *Tijdschrift Voor Zeegechiedenis* 23(2), 2004, 30-42. <https://pure.knaw.nl/portal/en/publications/0f087a45-1654-432e-b822-510342c6b151>.
- van Lottum, Jelle: *Across the North Sea: The Impact of the Dutch Republic on International Labour Migration, c. 1550-1850. Vol. 1* Amsterdam: Aksant Publishers, 2007.

BO POULSEN
 PROFESSOR, DR. PHIL, PH.D.
 INSTITUT FOR POLITIK OG SAMFUND
 AALBORG UNIVERSITET
 BPOULSEN@DPS.AAU.DK