

(/)

 (/)

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

[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>) > Med skibet i kroppen



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

Med skibet i kroppen

Kategori: Anmeldelser

Visninger: 1899

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/med-skibet-i-](https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/med-skibet-i-kroppen)

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

<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/med-skibet-i-kroppen>) **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/med-skibet-i-kroppen&title=)

[mini=true&url=http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/med-skibet-i-kroppen&title=](http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/med-skibet-i-kroppen&title=))

Palle O. Christiansen

Med skibet i kroppen. Mennesker og maritimt miljø i Det sydfynske Øhav 1750-1950

Marstal Søfartsmuseum. 184 sider. 170 kr.



Af Skjold Christensen

I bogen skildrer Palle O. Christiansen det sydfynske øhavs sømandssamfund. Marstal var tidligere et af Danmarks centre for skibsfart. I sejlskibstiden var byen et af de steder, hvor der var flest hjemmehørende skibe, både når der var tale om små fartøjer til indenlandsk sejlads, og når der var tale om de store sejlskibe, der krydsede Atlanten eller foretog sejladsen jorden rund. Om disse ting hører vi i Palle O. Christiansen bog. Vi hører om, hvordan skippere, familiefirmaer og skibsbygmestre udviklede deres sejl- og træskibsflåde og dermed blev i stand til at supplere de nye dampskibsrederier. Med skibet i kroppen hører vi om, hvordan søfart og samfund hænger sammen, og om udviklingen i en 200-årig periode.

Bogen er delt i tre afsnit.

Del 1: Kampen om havet

Vi begynder som anført i titlen omkring 1750. Indtil 1857 havde købstæderne monopol på handel og transport. Det gav selvsagt anledning til mange skærmydsler, hvilket vi hører om i kapitlet. Vi hører om skipperhandel og fragtfart. Skipperhandel var kendetegnet ved at skipperen på et fartøj købte varer i en havn og fragtede dem til den næste, hvor han solgte produkterne. Vi kommer ned i tiden og hører om fx, hvordan skibstyper udvikles. Vi hører om købstæder, handelspladser og skipperbyer. Alt selvfølgelig med udgangspunkt i Det sydfynske Øhav. Her spiller Marstal i central rolle. Det kan føjes til, at Marstal aldrig fik købstadsrettigheder – hvilket har fyldt meget i Marstals historie. Mange følte og føler sig stadigvæk uretfærdigt behandlet. Vi kommer omkring ejerforholdene i datidens skibe. Vi kommer omkring Rudkøbing og Marstal i 1845. Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, hvordan fortiden stadig kan ses i de enkelte købstæder. Der var kvarterer, hvor søfolkene boede, og dette er stadig synligt.

Verden ændrer sig som følge af dampskibenes indtog. Dampskibene krævede anderledes indrettede havne. Fx var der krav om større vanddybde, derfor kunne damperne ikke gå ind til de mange traditionelle lastepladser. Derved opstod der en niche for de mindre sejlskibe. Varer og gods skulle transporteres videre ud i landet, infrastrukturen som vi kender den i dag med veje og broer mellem landsdelene fandtes ikke dengang. Her kom de mindre sejlskibe ind i billedet.

Det var dog ikke Østersøsejlad det hele. De større skonnerter sejlede også over Atlanten til fx New Foundland. Her blev der lastet klipfisk som især blev fragtet til Sydeuropa. Den anden vej blev der fragtet salt til klipfiskene.

Vi får også rundt i bogen beretninger fra søfolk, der har oplevet dramatiske situationer til søs. Storme og forlis, og vi kommer med søfolkene i land, fx er vi med på værtshuse, når de havde fri.

Del 2: Kulturen i dagliglivet

I sejlskibstiden var det at være sømand et farligt job. Det kunne ses i de maritime kvarterer. Her var mange enker. Familielivet var for søfolkene meget anderledes end for de familier, hvor forsørgerne arbejdede i land. Sømanden tog på fart i foråret og vendte hjem, når det blev efterår. Vi kommer igennem Skippergade i Marstal og bliver præsenteret for familiernes boligforhold. Går vi langt tilbage i sejlskibstiden, var der stort set ingen kommunikation mellem sømanden og familien. Nutidens kommunikationsudstyr fandtes som bekendt ikke. Der er beretninger om forlis med druknede søfolk, som først kom til familiens kendskab mange måneder efter, det var sket.

Når søfolkene så endelig var hjemme, mødtes de hver dag på havnen. Her blev sejladsen endevendt og fragtrater blev diskuteret. En "skipperbørs" blev det kaldt, disse fandtes i alle mindre søfartssamfund. I Marstal ved jeg, at bænken på havnen blev kaldt "sladrebænken". Her blev alt drøftet og kommenteret!

Helt op til slutningen af 1. verdenskrig lå træskibsværfterne som perler på en snor i Svendborgsund, fra Troense til havnen i Svendborg. Vi får en grundig indføring i byggeri af et træsejlskib.

I afsnittet kommer vi også omkring erhvervsvalg for datidens unge. I dag taler vi med vores børn om, "hvad de vil være". I sejlskibstiden var det for mange unge bestemt på forhånd. Vi taler her om drengene. Børn af sømænd blev ofte bare spurgt: Hvem eller hvad for en skonnert skal du ud med? Det nævnes i bogen med Marstal eller Ommel, at det ikke var ualmindeligt, at 25 ud af 30 konfirmander stod til søs. Jeg kan føje til her, at i Marstal blev man konfirmeret i marts, en måned tidligere end almindeligt. Det var, fordi skibene lagde fra omkring april, de unge skulle være konfirmeret, inden de stod til søs. Vi kan i afsnittet også læse om det liv, drenge havde, mens de gik i skole. For de flestes vedkommende foregik det på havnen eller ved vandet. De forberedte sig på et liv til søs. Vi hører også om det liv, der ventede den unge, når han mønstrede ud som sømand. Det kunne være hårdt. Ikke alle kaptajner og styrmænd var lige rummelige. Der kunne godt falde en lussing af, hvis ikke opgaverne blev løst tilfredsstillende. Min farmor har fortalt mig om min farfar, der var styrmand, inden han fik hyre som dreng, undersøgte hans forældre skipperens rygte på det skib, han skulle med. Han kom derfor med en skipper, der ikke gav lussinger. Men sådan var det ikke for alle. Vi kan også læse om de oplevelser, der kunne vente skibe og besætninger på havet. Der er beretninger – meget dramatiske – om forlis. Der er gjort opgørelser over skibenes skæbne i fx Svendborg. Omkring ¾ af alle fartøjer fra Svendborg forliste på forskellig vis. Mange besætninger gik ned sammen med deres skib, andre blev reddet. Der er i teksten indsat beretninger fra besætningsmedlemmer, der fortæller om forlis. Det er dramatisk læsning.

Del 3: Skreddet

I slutningen af 1800-tallet sker der store forandringer for skibsfarten. Dampskibene vinder frem, men i Det sydfynske Øhav tages udfordringen op. Der udvikles nye og større træ- og sejlfartøjer. Den internationale handel udvikles også. Dampskibene lossede varer i de store havne, men der manglede, som tidligere nævnt, infrastruktur. Det gav muligheder for de mindre sejlskibe. Helt omkring i 1960'erne havde DFDS skibe, der sejlede ugentlige ture rundt i landet. Der kunne virksomheder få varer sendt fra den ene del af landet til den anden. Skibene kunne tilmed medtage passagerer.

Den store katastrofe for sejlskibene indtrådte efter 1. verdenskrig. Dampskibene vandt frem. Der nævnes, hvordan et rederi i Marstal med fire dampskibe kunne have dobbelt så store fortjeneste som rederiets 17 – 18 sejlskibe.

Træskibsværfterne rundt i Øhavet lukkede. I Marstal grundlagdes ganske vist to stålskibsværfter og i Svendborg etablerede Ring Andersens værft Svendborg stålskibsværft. Men det var ikke deroute det hele. Det skal med at rederiet A. P. Møller, verdens største rederi, blev grundlagt i Svendborg.

Man kan i afsnittet læse en beretning af befragter Frode Holm- Petersen om tilstanden for sejlskibsfarten i 1920'erne. Det er dramatisk læsning.

Der skete dog, da skonnerterne fik installeret hjælpemotor. Det gav nye muligheder. Der opstod i Troense området de såkaldte "pæreskuder". De fragtede årstidens frugt fra fx Tåsinge til København. Men der var en ende på eventyret forude!

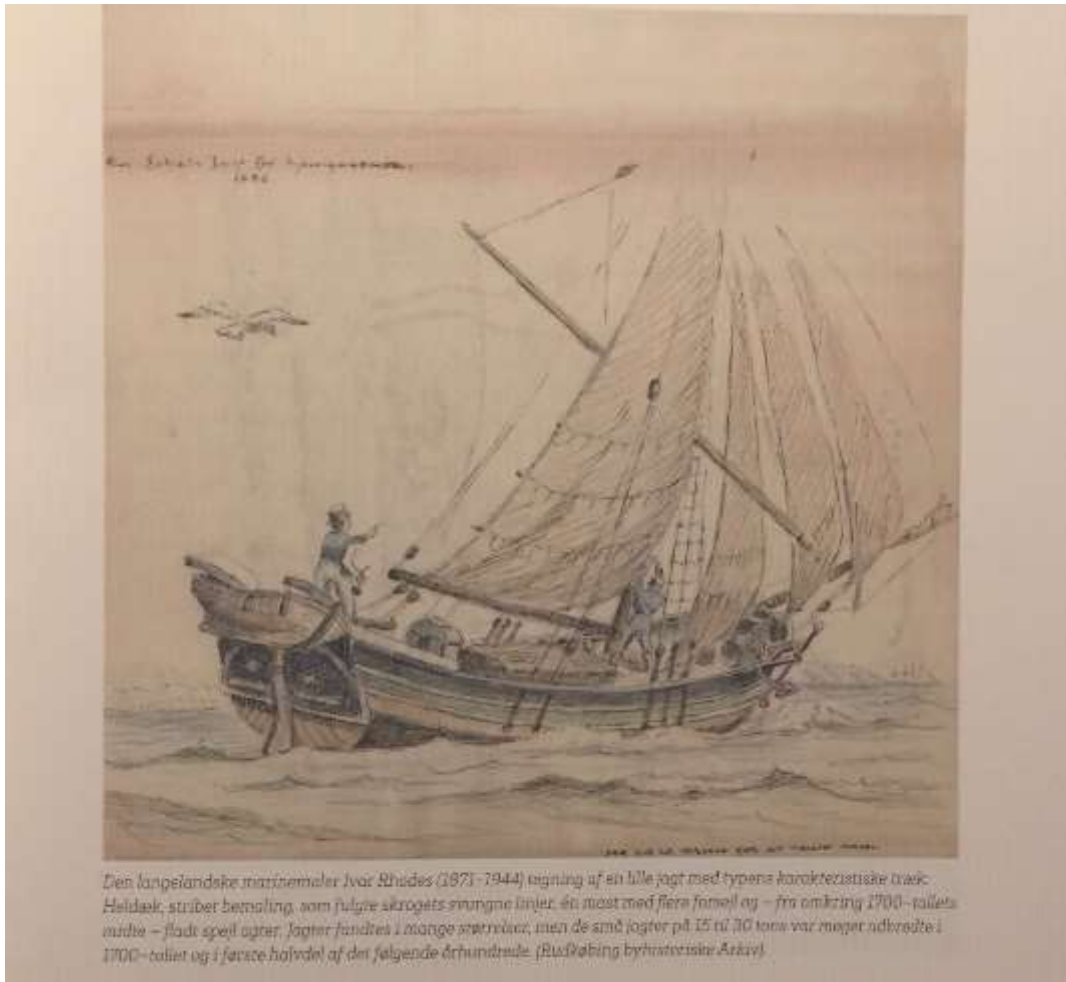
Der blev anlagt jernbanenet rundt i landet, og der blev ligeledes anlagt veje. Varer kunne transporteres fra den ene landsdel til den anden eller fra den ene by til den anden. Det var enden for småskibsfarten.

Sammenfattende er der at sige om bogen. "Med skibet i kroppen – mennesker og maritimt miljø i Det sydfynske Øhav", er et omfattende værk. Vi kommer rundt i Øhavet, men ikke kun der. Vi hører personers foretagsomhed, initiativer til gavn for Øhavet og Øhavets udvikling, og hvordan Øhavet også har påvirket "den store verden". Forfatteren Palle O. Christiansen har på forbilledlig vis vist et områdes udvikling og betydning for hele landets udvikling. Jeg vil gerne fremhæve i min omtale af bogen, at det ikke kun er Palle O. Christiansen der har "skrevet" bogen. Der er jævnt hele bogen igennem føjet beretninger til, hvor navngivne søfolk fortæller om deres oplevelser. Det kan være dramatiske, hvor der

omtales forlis. Andre beretter om skipperes behandling af fx skibsdrenge, der kom på deres første hyre. Om skibstømreres arbejde på træskibsværterne, om den sociale lagdeling ombord på et større barkskib.

Jeg kan ikke lade være med at tilføje forfatterens kyndighed i hans beskrivelse af skibstyper, disses udvikling, rigning og sejlføring. Det er en fagmand, der skriver. Og det er det! Inden Palle O. Christiansen blev etnolog, var han uddannet skibsbygger.

Palle O. Christiansen og Marstal Museum fortjener stor anerkendelse og ros for værket. Jeg mener ikke at kende til en så omfattende og grundig beskrivelse af søfarten, dens udvikling og betydning for Det sydfynske Øhav. Mig bekendt er det første gang der skrives en samlet beretning om sejskibstiden med udgang i et givet område.



Jagtrigget sejskib fra begyndelsen af 1700-tallet

[Historie-online.dk, den 16. december 2020]

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

SE RELATEREDE ARTIKLER