

Aagaards beskrivelse er ret traditionel topografi, hvoraf det mest værdifulde nok er den detaljerede gennemgang af de enkelte sogne og deres erhvervsmæssige betingelser. Her har han virkelig været langt omkring. Der er sågar et kapitel om de dengang så bekendte thybooste, hvor man lærer, at de ikke måtte »anskæres«, før de var godt et år gamle. Det har været stærk ost for alle pengene.

Caspar Schade var provst i Nykøbing Mors, og hans skildring af sin ø ni år senere er væsentlig anderledes. Der er klimabeskrivelse med detaljeret meteorologi, botanik med registrering af alle eksisterende planter, ditto for dyr, fugle, fisk, padder, slanger og insekter – alt med enkeltheder om liv og levesteder m.v., når han har noget at meddele herom. Ind imellem er der for en nutidslæser lidt ubehagelige ting fra fortidens omgang med dyr. Foruden almindelig topografi med natur, erhverv, politiske og sociale forhold har han også et afsnit om Mors' historie, hvor han bl.a. 14 år før stormfloden i 1825 diskuterer frygten for et gennembrud af Vesterhavet, og hvad det kunne føre til. I et slutkapitel giver han et billede af morsingboens levevis og tænkemåde. Det er fornøjeligt.

Begge de to bøger lader sig udmærket læse endnu i dag, og det er derfor fortjenstfuldt af Landbohistorisk Selskab at have genudgivet dem. Men selv om der nok er alle gode grunde for det, er prisen nu alligevel blevet pebret – henholdsvis 210 og 298 kr. eller 425 kr. for begge, købt samlet.

Finn H. Lauridsen

Anton Jepsen: ... *Og derfor søger jeg den fjerne strand.* – *Beretningen om stolemager Dessau og »die Elbe«, Danmarks første udvandrerskib.* (Thanning & Appel, 1983). 103 sider.

Det er en god historie, forfatteren her har fundet frem. Vi var vel nok en del, der allerede kendte den, men næppe troet, at der kunne skaffes stof til en hel bog om den århusianske stolemager og hans udvandringsinitiativ.

Forfatteren følger stolemager Dessaus liv fra København videre rundt i provinsen, før han slår sig ned i Århus og tager initiativ til at organisere den første udvandring til Amerika med skonnerten »die Elbe« i 1838.

53 mennesker lykkedes det at samle sammen til turen, men nogle forlod skibet allerede i Frederikshavn – efter en hård tur i Kattegat – før det fortsatte mod Amerika for til slut at ende med havari og nødhavn i Bayonne.

Netop denne stranding og opbringelse er forklaringen på, at vi i dag ved noget om hele togtet. Myndighederne måtte tage affære, og konsulatindberetningerne gik til København. »die Elbe« kom aldrig til Amerika, Frederik 6 måtte sætte penge i skibet, og rejseselskabet opløstes. Nogle af de rejsende slog sig ned i Frankrig, andre rejste mod nord, mens kun 6 fortsat ønskede at komme til Amerika; det kom de så – men på et andet skib.

Stolemageren og hans kompagnon tog ikke til Amerika, men fortsatte tilværelsen som partsreder og matros på det reparerede »die Elbe«. I begyndelsen gik det rimelig godt, og der kunne betales af på gælden til kongen; men i december 1840 forliste skibet på den engelske kyst, og Dessau slog sig ned i Hamborg.

Det er en imponerende indsats, forfatteren har lagt i denne bog. Den er

velskrevet, tankevækkende og i det hele taget et godt stykke håndværk.

Henrik Fode

Holger Munchaus Petersen: *Planmæssig ankomst. Danske dampskibe indtil 1870 I* (Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, Esbjerg 1983). 168 s.

Titlen er særdeles velvalgt til denne første bog om de ældste danske dampskibe, for i modsætning til sejlskibene kunne dampskibene nemlig som noget helt nyt sejle efter en fartplan, der almindeligvis kunne overholdes.

Forfatteren, søfartshistoriker og leder af Toldmuseet, har gennem adskillige år indsamlet stof og materiale om dansk skibsfart. Efterhånden gik undersøgelseerne i retning af dampskibenes pionertid, og til sidst var der materiale til denne bog, der dækker årene fra »Caledonia«s ankomst til København i 1816 til 1870. Der skete meget i disse år; allerede midt i århundredet forbandt et tæt net af dampskibsruiter således ikke blot landets forskellige dele, men også Danmark med udlandet. Der var hermed skabt grundlag for et helt nyt økonomisk samkvem, lande og landsdele imellem. Det var i virkeligheden noget uhyre afgørende, der fandt sted i disse år, før jernbanenettet blev til. Dampskibet fik afgørende betydning for de hastige ændringer, samfundet undergik. Hele dette komplicerede mønster, der fulgte i kølvandet på dampskibet, har desværre endnu ikke fået den systematisk analyserende beskrivelse, som det burde have, da dampskibet netop kom til at spille en betydningsfuld rolle økonomisk, socialt, kulturelt, teknologisk såvel som militært.

Det er ikke sådanne elementer, der optager forfatteren, men dampskibene selv, og det er på det nærmeste skibe-

nes personlighed, forfatteren søger at biografere: Hvor store var de? Hvad kostede de, hvor blev de bygget, hvilket udstyr, senere skæbne og meget mere får derfor sin plads i fremstillingen. Teksten suppleres naturligvis af adskillige billeder, og her er der ikke mindst gjort en kæmpeindsats ved at finde nye og hidtil upåagtede illustrationer: malerier, stregtegninger, akvareller og fotos foruden reklamemateriale, alt har fået en fornem opsætning og vellykket beskæring.

Bogen er kronologisk-tematisk disponeret og slutes af med en beskrivelse af dampskibsruitenettet, sådan som det havde udviklet sig frem mod 1870. Alt det fremgår klart af indholdsfortegnelsen, men desværre næppe helt af selve bogen, da der er valgt et layout og en typografi, der på det nærmeste gør det umuligt at se, hvornår et afsnit hører op, og et nyt begynder. Forklaringen på dette noget uheldige forhold skal sikkert ses i lyset af det prisværdige i, at forfatteren har ønsket et meget læsevenligt skriftbillede til brødteksten, men altså ikke vovet at tage konsekvensen af et sådant valg: store overskriftstyper, der måske kunne virke for voldsomme til den ret smalle bogblok.

Disse bemærkninger kan dog ikke skjule, at det er en morsom og interessant bog om et vægtigt emne, forfatteren har lagt frem for det søfartsinteresserede publikum, og vi er derfor mange, der ser hen til de kommende to bind.

Henrik Fode

*Helene Dideriksen's dagbog og breve 1875-1891* ved Bodil K. Hansen under medvirken af Eva Auken og Aa. H. Kamp. (Landbohistorisk Selskab, 1984). 320 s.

Bogen er den seneste i en række af