

gens hovedvægt – også kildemæssigt – på kirkebygningen og menighedsrådet. Esbjergensere vil ikke forgæves lede efter detaljer vedrørende kirkens arkitektur og udsmykning, skiftende præster og funktionærer samt små og store menighedsrådsanliggender. Herved kommer bogen til at give et godt indblik i de lokale nedslag af den generelle folkekirkelige udvikling i perioden – en udvikling, som forfatteren har et godt overblik over.

Bogens interesse i videre kredse består dog i dens beskrivelse af byens kirkeliv, der altovervejende domineres af Indre Mission (IM). Mens en righoldig litteratur omhandler den grundtvigske bevægelse, har vi først i de senere år fået videnskabelige undersøgelser af IM i lokalområder. Det har drejet sig om udvalgte jyske landsogne, så vi mangler stadig studier fra byområder. For Esbjergs vedkommende foreligger der nu et godt udgangspunkt for et videre arbejde i nærværende bog, der beskriver IMs mangesidige virke i byen – lige fra den daglige bespisning af 500 børn til eget skibsforsikringsselskab. Særlig værdifuld forekommer redegørelsen for had/kærlighedsforholdet mellem IM og Socialdemokratiet; et forhold der kaster lys over begge bevægelseres historie på landsplan i århundredets første halvdel.

Blot kunne man have ønsket, at forfatteren havde søgt at komme mere bagom de mange aktiviteter til en dybere forståelse af miljøet, og at han havde arbejdet videre med sine ansatser til en beskrivelse af IM-miljøets sociale basis.

Kurt E. Larsen

Anders Monrad Møller: *Jagt og skonneret*. (Falcon, 1988). 273 s.

Bogen er en naturlig fortsættelse af forfatterens disputats fra 1981 – Fra galeoth til galease. Det gælder så vel ud-

styr, lay-out som metodik. Begge bøgernes titler siger noget tidstypisk om de mest almindelige sejlskibstyper i 17- og 1800årene. Nærværende titel karakteriserer småskibsfarten fra 1814-64, lige før dampskibene for alvor masede sig ind i småskibsfartens århundredgamle trafikmønster og revolutionerede alt med faste sejlplaner og sejlads over flere af årets måneder.

Det er en sproglig veloplagt forfatter, der lægger sine dybtgående undersøgelser frem. I indledningen polemiserer han således sagligt, men alligevel muntert ironisk over den tidligere forsknings behandling af emnet, og når frem til, at de traditionelle opfattelser af søfart og handel har været aldeles misvisende, hvilket skyldes, at stregerne i dette billede har været sat til papiret i København, ofte med inspiration fra kvarteret omkring Amaliegade, og derfor set i lyset af den nye tids mange dampskibsrederier, der netop havde adresser her.

Til en nyttegning af provinsskibsfarten benytter Anders Monrad Møller et kildemateriale, som den tidligere forskning kun i beskedent mål har interesseret sig for. Det er toldvæsenets arkiver med toldkopibøger, skibslistes og meget mere. Undervejs lader han sin forskningsproces' mange spørgsmål komme klart til udtryk: hvorfor har dette eller hint emne ikke været behandlet tidligere – hvorfor er f.eks. de danske havnes historie aldrig skrevet »når materialesituationen for havnene er forrygende gunstig« – og det er en karakteristisk detalje. Forfatteren er særdeles velbevandret i problemstillinger og det uhyre kildemateriale – trykt som utrykt – men denne viden ønsker han absolut ikke at holde for sig selv, men øser nturligt ud af den – med opfordringer om at gå i gang med konkrete undersøgelser.

Dele af det store kildemateriale har

været bearbejdet på EDB, og en ny detaljerighed af viden om søfart lægges frem. Det giver imidlertid anledning til nye spørgsmål. Ganske vist holder forfatterens tese om, at udviklingen i første halvdel af 1800-årene fandt sted i provinsen, men billedet af provinsens søfart må også revideres, for, som forfatteren siger, »man kan ikke sådan sætte provinssøfarten på enkle formler«. (s. 245).

Skildringen af periodens strukturændringer, overgang til stadig større skibstyper, nye rederforhold, omlægning af udenrigsfarten til stadig længere farter, fragternes art og sammensætning og hele besejlingsmønsteret er alt i alt et opgør med det i indledningen påviste »københavneri« – at vi så i provinsen – Århus, får at høre, at forholdene her var atypiske for provinsen, fordi byen led af storbydrømme og søgte at »følge hovedstaden i lyst som i nød« – må vi så desværre leve med. (s. 231).

Bogen er spændende – ikke blot som et stykke søfartshistorie, men også fordi forfatteren evner at se dette fænomen i et samspil med det omgivende samfund og hele den erhvervsøkonomiske udvikling og hastige omlægning.

Bogen er naturligvis velillustreret, så derfor er det en skam, at nogle af de valgte billeder er blevet vel mørke. Man må håbe, at mange læsere finder vej til denne spændende fremstilling, og samtidig ønske, at forfatteren må finde tid til at fortsætte sit arbejde og få afviklet sejskibstiden i dansk søfart.

Henrik Fode

*Søens folk, Beretninger fra århundredskiftet Fyrbøder og maskinmester* bd. 4. *Skibskok og messedreng* bd. 5. *Sejskibskaptajn* bd. 6. *Skibsfører og skipper* bd. 7. (Christian Ejlers Forlag, 1986-88). 253 s., 229 s., 275 s. og 247 s.

Det var Nationalmuseet, der oprindeligt søsatte det store 8 binds projekt »Søens folk«, men måtte opgive det af »strukturelle grunde«. Det er derfor lykkeligt, at Christian Ejlers Forlag kunne overtage den videre udgivelse af det fornemme værk, der var kommet til bind 4.

Mens de første bind handlede om dæksbesætningerne går bind 4 ned i maskinen til fyrbødere og maskinfolk, og bind 5 bringer beretninger fra kokke og opvartere, mens bind 6 når helt op til sejskibskaptajnerne. Bind 7 går atter en smule ned i hierarkiet til skibsførere og skippere i de små og mindste sejskibstøjer med bla. en beretning om en sejlende malermester, der fra sin sejljolle om sommeren betjente kunder i smålandsfarvandet.

Beretningerne giver et levende indtryk af det gamle hierarkiske system om bord med sejskibskaptajnen som patriarken, hvor hans ord var lov. To store beretninger fylder bindet. Det er Bertel Clausen Jensens og ikke mindst det spændende indhold i Christian Aabergs optegnelser, der giver indhold. Sidstnævnte førte de helt store sejskibe frem til den tid, da det hele var forbi, sidst for franske rederiinteresser. Livet på »Suzanne« rummer derfor mange tankevækkende detaljer om sejskibsfartens slutfase.

Bindene er naturligvis opbygget på samme vis, hvorfor det er svært at fremdrage særlige eksempler, for indholdet er uhyre broget lige fra rømninger i New Yorks havn fra Atlanterhavsdamperne over besværlige og farlige maskinreparationer under vanskelige forhold til unge søfolks første besøg på bordel eller blot de helt hjemlige stilsfærdige korte beretninger om livet på de små pæreskuder og prisdannelsen i København på halvrådne gråpærer.

Der er kort sagt læsning for enhver – og så er bøgerne i et meget fint udstyr