

Endelig havde Holm én meget betydningsfuld velynder, prins Christian Frederik, den senere Christian den 8., der hele tiden støttede ham både finansielt og ved køb af hans malerier. Her havde N. L. Høyen åbenbart ingen indflydelse!

En tilskyndelse til at skrive bogen har også været, at oplysningerne i Weilbach Kunstnerleksikon, også det sidste, om Holm har så mange fejl. Det er forståeligt af flere grunde, bl.a. fordi de fleste kunsthistorikere har fundet ham uinteressant, og for det meste kun lige strejfer hans eksistens i deres arbejder, hvis de overhovedet nævner ham. Ingen har følt det umagen værd at tvivle på Weilbach. »Jens Christian Holm – en guldaldermalers skæbne« er en smuk og rigt illustreret publikation, hvor mange af Holms skitser og tegninger vidner om, at han absolut ikke var uden talent. Guldbrandsen behersker sit stof professionelt og videnskabeligt. Det er et velskrevent og yderst lædigt bidrag til belysning af hverdagen for de danske kunstnere og deres vilkår i guldalderen, der langt overgår, hvad der hidtil er skrevet om dette emne. Man savner egentlig kun en fortegnelse over Holms værker. Denne mangel har Agnes Guldbrandsen rådet bod på i *Personalhistorisk Tidsskrift* 1990:1, pag. 91-101. Bogen fortjener i høj grad at blive kendt, ikke alene af fagfolk.

Man må nu gå ud fra, at fejlene hos Weilbach vil blive rettet i næste udgave, og at maleren for fremtiden bliver kaldt ved sit rigtige navn, som han da også selv brugte, Jens Christian Holm.

*Kirsten-Elizabeth Høgsbro*

ANDERS MONRAD MØLLER: *Jagt og skonnert. Studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814 til 1864.* Falcon 1988. 273 sider. Ill. kr. 295.

C. W. Eckersbergs *Skibe i Sundet udfor Kronborg (1846)* på omslaget er en velvalgt indføring. Det er en flot bog. Den undersøger og beskriver baggrunden for den sene sejlskibstid, den sætter emnet ind i en sammenhæng med periodens økonomiske historie, den gør op med traditioner i dansk søfartshistorie. Teksten suppleres af dejlige tegninger, prospekter og fotografier af tidens sejlskibe og af malernes indtryk af dem. Naturligvis er her også tabeller, noter, registre, materialefortegnelser og engelsk summary. Den lidet søkyndige vil savne en nøgle med ordforklaringer, f.eks. gloser som hæk, klipper, klyver og mærs, – for den sags skyld også kommerceløst, som er centralt (kmcl. optræder ikke i forkortelseslisten).

Forfatteren har allerede et søfartshistorisk forfatterskab bag sig, bl.a. en historisk statistisk detailundersøgelse, *Københavns handelsflåde 1814-1832* (1974), en undersøgelse af skibsmålingen i Danmark 1632-1867 (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1974) samt studier over provinssøfarten i det 18. århundrede, *Fra galeoth til galease* (1981). Deri ligger solide forudsætninger for den nu foreliggende undersøgelse.

Fremstillingen falder i ti kapitler – efter en introduktion, som gør op med den traditionelle historieskrivning på området. Kritikken går på forgængernes utilstrækkelige brug af de faktisk foreliggende kilder, også de trykte, og den gælder »københavnriet«, begyndt i tiden omkring 1. verdenskrig og nøje forbundet med synspunkter i magtfulde dampskibsrederier i hovedstadens Amaliegade-kvarter.

De ti kapitler behandler adskillige delemner – handelsflådens størrelse og sammensætning, skibstyper, rederiforhold og skibsbygning; havneforhold i provinsen, skibsafgifter og traktatforhold; udenrigsfarten, herunder konsulaternes rolle.

Bogen dokumenterer periodens bemærkelsesværdige opsving i provinsens søfart, hidtil aldrig kortlagt. Fra midten af 1820'erne begyndte – efter nogle få nedgangsår – en ny fremgang; fra 1832 til 1862 kan konstateres en tredobling af tonnagen for provinsens vedkommende, med det sydfynske område klart i front. Fra omtrent samme udgangsposition i begyndelsen af 1830'erne forblev hovedstadens tonnage nogenlunde uændret indtil ca. 1850, afløst af en lille vækst i 1850'erne, dog med nedgang i årtiets sidste år. Dokumentationen bygger især på en systematisk udnyttelse af den officielle toldstatistikks oplysninger fra tiden efter 1832.

Det er denne ekspansion i provinsens søfart, der belyses fra mange vinkler. En af dem er analysen af skibsstørrelser og skibstyper. De enmastede jagter og slupper holdt længe deres andel; de kunne klare en udbygning til op mod et halvt hundrede læster, men så heller ikke mere. Langsomt veg de pladsen for den tomastede skonnert, fra 1830'erne, den var bedre egnet til en større tonnage, op til den dobbelte.

Om ejendomsforholdene konstateres, at det mere findelte partrederi ikke dukkede op før omkring 1860 og så kun i sjældnere tilfælde. På Sydfyn synes skibsbyggere i større omfang også at have haft funktion som redere. Der fandtes øjensynlig i provinsen, i hvert fald i nogle områder, en håndværksekspertise – og en billig arbejdskraft – til skibsbyggeri. Og det samme gjaldt også havnebyggeriet, når lokale interesser indså dets betydning. Denne faglige tradition var nok en uddybning værd – med eller uden konstruktionstegninger og faglig oplæring fra udland eller hovedstad? (hvor forf. polemiserer mod O.J. Rawerts skildring 1850).

Statens rolle i denne udvikling betegnes som en tilpasning. Betydningen af modifikationer af den britiske navigationsakt i 1820'erne understreges, ligeså de nogenlunde samtidige søfartsaftaler med Sverige-Norge. Statens vigtigste bidrag til søfartens fremme var nok udbygningen af det honorære konsulatssystem i fremmede havne – honorære, dvs. aflønnet ved de konsulatsgebyrer, som anløbende skibe skulle erlægge. Konsulernes antal fordobledes fra 281 i 1825 til 566 i 1875. Det hører til denne bogs fortjenester, at heri påvises betydningen af konsulatsvæsenet i forrige århundrede, og at indberetninger m.v. er udnyttet til oplysning om ændringer i søfartens sejlmonstre. På grundlag af materialet gives oversigter over dansk udenrigsfart i perioden og på denne baggrund undersøges provinssøfarten for udvalgte områders vedkommende.

»Provinssøfarten i pendultrafik og fri fragtfart« er overskriften på kapitel 10. Det indeholder en analyse af sejladsmonstre med 1828, 1843 og 1857 som nøgleår. Der konstateres først og fremmest en markant forøgelse af udenrigske anløb og af antal kommercelæster samt en ændring i retning af det mere komplicerede sejladsmonster; anløb i trekant og flerkant blev hyppigere. Perspektivet fremgår af forfatterens ord: »Dette må da samtidig betyde, at danske havne – og havne i Hertugdømmerne – og dermed danske eksportprodukter, respektive en dansk import, i stadig mindre grad har været bestemmende for sejladsmonstret. Den stigende andel anløb af fremmede havne i meget varierende kombinationer kan kun fortolkes som en øget vægt på fragtfart...« (s. 222). Det var en fragtfart,

som især gik på Østersølandene, Norge, Sverige og Vesteuropa – England kom i perioden til at spille en stor rolle – men også destinationer ved Middelhavet, i Sydamerika og sågar i Ostindien fik betydning. Disse ændringer illustreres i enkeltheder, helt ned på skibsniveau, og med mange variationer, i en gennemgang af sejladsen fra seks søfartsområder i provinsen: Korsør, Svendborgområdet, Århus, Randers, Limfjordsområdet og Fanø.

Til slut diskuteres, hvad der så i den større historiske sammenhæng lå bag opsvinget i periodens provinssøfart, og her inddrages Svend Aage Hansens synspunkter i »Økonomisk vækst i Danmark«, bl.a. hans parallelstilling af »vilkårene for landbrugseksporten og det internationale fragtmarked« i en forklaring på søfartens økonomi. Monrad Møller må konkludere, at landbrugets produktionstilvækst fra ca. 1830 til ca. 1860, en stigning på 60-70%, ikke kan være en tilstrækkelig forklaring på tredoblingen i tonnagen, omend en del af den. »Man står altså med et opsving i provinssøfarten, som i nøgleområderne faldt meget tidligt. Transportkapaciteten var for hånden, når det danske korn siden i øget omfang skulle bortfragtes, for reserver kunne i givet fald hentes ind i form af skibe, som *tillige* var beskæftiget mellem udenlandske havne. Eller sagt med andre ord: skibsfarten kunne i et vist omfang klare sig uden det danske korn, mens det omvendte ikke var tilfældet. Søfarten var en økonomisk faktor med en vis autonomi og dermed ganske rigtigt blandt forudsætningerne for »kornhandelsperioden« – ikke blot et afledet byerhverv«. Så virkede selvsagt stigningen i korneksporten med tiden tilbage på søfarten, så der blev tale om en vekselvirkning (s. 245).

Det er en gennemarbejdet bog om et emne, der er historisk vigtigt både regionalt og på landsplan. Forfatteren bringer et væld af oplysninger, ofte systematiseret i figurer og tabeller. Det er velgørende at læse hans stringente overvejelser over kildematerialets bærekraft. Dele af fremstillingen er underholdende læsning, f.eks. beretningen om jagten De Sex Sødskende med Henning Jensen af Troense som skipper på tur fra Nyborg til Hull og videre til Trondheim med byg og frø. Turen begyndte 7. januar 1826 og sluttede 21. juli samme år. Dagligdagen ombord under frost og brandstorm og vindstille følges gennem oplysninger i den bevarede skibsjournal.

Der kan naturligvis – som forf. nævner – udstikkes andre søgegrøfter. Men hovedlinierne i dette hidtil underbelyste emne turde nu være lagt med en underbygning af argumenter, der virker overbevisende.

*Vagn Skovgaard-Petersen*

Den Jyske Historiker. No. 43-44. Tyskerne. Nation og stat i Tyskland 1815-1988. (UFFE ØSTERGÅRD, THORSTEN BORRING OLESEN, FINN MYGIND, JOHNNY N. LAURSEN, KARL CHR. LAMMERS, NILS ARNE SØRENSEN, JAN BO HANSEN, HENRIK KAARE NIELSEN). Aarhus, Aarhus Universitetsforlag, 1988, 263s. 9 kort.

Den Jyske Historikers serie med nation-statsanalyser er nu efter bindene om Italien og Frankrig kommet til Tyskland. I en række ret korte artikler belyses tysk historie fra 1815 til idag. Litteraturen om dette emne er meget stor, ikke kun fordi tyske historikere er meget flittige mennesker, men især fordi det tyske problem i