

været forudfattede. Den humane Frederik af Hessen var uopholdeligt pligtopfyldende og gjorde, hvad han kunne under vanskelige økonomiske forhold. At han ikke var nogen nikkedukke, fremgår tydeligt af hans forhold til kongen. Slægtskabet gjorde ham utvivlsomt i stand til at tillade sig mangt og meget mere end de fleste, og det gjorde han – endda meget kraftigt i sine henvendelser i den seneste tid, da hungersnøden forværredes.

Alt dette er overbevisende demonstreret af Johannes Elgvin. Af og til rækker kildematerialet ikke til, og han må ty til formodninger. Dem er der en del af, og de falder nu pænt ud til vicesatholderens fordel. Men det er – om ikke andet – forståeligt.

Men hvad så? Johannes Elgvin kan ikke gøre Frederik af Hessen til nogen stor helt med afgørende politisk betydning. Han havde af gode grunde i modsætning til både forgænger og efterfølger hverken politiske intentioner eller visioner. Det har stået klart, og trods alle bestræbelser for at stille Frederik af Hessen i det gunstigst mulige lys, har den sobre Johannes Elgvin holdt sig fra at gå for vidt. Men det mål, at trække vicesatholderen frem af glemselens dystre skygger, er nået. For så vidt er der tale om en bog, der skulle og burde skrives.

Afsluttende må læseren forberede sig på en forunderlig oplevelse, når det gælder epilogen. Begyndelsen af denne har karakter af en forskningsoversigt med hensigtserklæringer om, hvad den netop gennemførte undersøgelse skal handle om! Et noget særpræget redaktionelt (mis)greb. Er det en klodset forlagskonsulents værk?

*Anders Monrad Møller*

JENS KUSK JENSEN: *Navigationens Udvikling – og lidt om hans liv og håndbøger*. Red. Erik Gøbel, Maritim Kontakt nr. 25, København 2003, 269 sider, kr. 198.-, ISBN 87-87947-09-9, ISSN 0106-7818.

Skibsfører Jens Kusk Jensen (1866-1936) er en person centralt placeret i dansk søfarts historie. Det skyldes hans »Haandbog«, der så at sige reddede en stor praktisk viden fra den sejlskibstid, som Jens Kusk Jensen selv var et barn af, men som han forlod til fordel for de dampskibe, der til søs var på vej til at blive næsten enerådende. Skæbnens ironi ville, at den håndbog, det kun med besvær lykkedes at få trykt i 1901, så mange år senere, da veteranskibe i stigende tal skulle restaureres og håndteres, har kunnet genoptrykkes med meget stor udbredelse til følge.

Pædagogisk var Jens Kusk Jensen langt forud for sin tid med en tæt kombination af praktisk erfaring og teoretisk indsigt. Dette kommer også til udtryk i hans »Navigationens Udvikling«, som i 1913 med instruktive tegninger og tekst i en snes hektograferede eksemplarer blev uddelt til en snæver kreds. Nu foreligger den omsider trykt i samme serie som hans særdeles interessante erindringer, der blev udgivet i 1995.

Kusk Jensens arbejdsmetode indbefattede også rekonstruktioner af ældre nautiske instrumenter, som han afprøvede for at være sikker på, hvordan de fungerede – for så vidt en ganske moderne etnologisk metode. Samtidig demonstrerede han sin teoretiske viden i regneeksemplerne i denne navigationshistorie, hvor man f.eks. ved at slå op på siderne 137-144 om breddemåling ved at »skyde« to solhøjder præsenteres for beregninger, der unægtelig giver en gammel matematisk student anledning til at iværksætte noget i retning af et genopfriskningskursus. Men Kusk Jensen var helt åbenbart også en pædagogisk begavelse, så man er i særdeles gode hænder i hans gennemgang af udviklingen

fra oldtiden frem til de nyeste tider. Kan hænde, at senere forskning har givet korrektioner, men det vil givet være klogt lige at se efter, hvad pioneren på feltet i sin tid gjorde af iagttagelser.

Selve Navigationshistorien er udgivet af Jens Lindhard, men redaktionen af Maritim Kontakt har tillige benyttet lejligheden til at supplere med fem artikler, der på forskellig vis belyser morsingboen Kusk Jensen og hans betydning. Susanne Overgaard beskriver hans stærke engagement i bygningen af først sejlskibe, siden dampskibe til Nykøbing Mors og hans medvirken i det lobbyarbejde, der gik forud for forbedringen af sejløbet ved Løgstør efter loven af 1898. En datter, Margrethe Kudsk Andreasen, fortæller om familielivet og den bygning af skibsmodeller, som var en anden af faderens mange aktiviteter. Niels J. Bugge og Anker Lauritsen har skrevet korte artikler om Håndbogens betydning dengang og nu, mens endelig Nils Aage Jensen beskæftiger sin med det berømte værks »lillebror«, *Sømandsskab for Baade og mindre Fartøjer med Henblik paa Lystfartøjer og Motorbaade samt Farvetavler til Indøvelse af Søvejsreglerne ...*. Den kom i 1922 og har på lignende vis fungeret som sejlsportens bibel for høj og lav med Christian X i spidsen. Det hele er blevet til en charmerende og vægtig udgivelse.

*Anders Monrad Møller*

HUBERT BONIN, YANNICK LUNG & STEVE TOLLIDAY (red.): Ford, 1903-2003: The European History. Paris 2003, Éditions P.L.A.G.E. Vol. 1 611 s., vol. 2 631 s. EUR 150.

Ingen enkelt virksomhed er blevet så markant associeret med det 20 århundredes industrielle fremskridt som Ford Motor Company (FMC). Ford er en erhvervshistorisk sværvægter, men i modsætning til hovedparten af den eksisterende litteratur om virksomheden er fokus i *The European History* ikke eksplicit på Ford T'en, samlebåndet eller udviklingen af den industrielle masseproduktion, men derimod på FMC som global, multinational virksomhed.

Trods dette anderledes fokus er der dog ikke tale om kortlægning af et fuldstændig ukendt territorium. Fords europæiske aktiviteter blev første gang behandlet detaljeret i Mira Wilkins og Frank Hills *American Business Abroad: Ford on Six Continents* fra 1964. Men mens Wilkins og Hills værk blev udgivet i en periode præget af økonomisk fremgang og succes for Ford og den amerikanske bilindustri, så er situationen i dag en ganske anden. I lighed med situationen i 1970'erne, hvor de japanske bilproducenter for alvor markerede sig på det amerikanske marked, så kæmper de største – Ford & General Motors – i dag med stærkt faldende salg både lokalt og globalt. Denne udviklings aktualitet præger ganske naturligt *The European History* og er med til at gøre værket endnu mere interessant og nærværende. Et af de underliggende spørgsmål i den historiske perspektivering er helt enkelt: Hvorfor? Samtidig inddrager *The European History* en del nyt kildemateriale til belysningen af Fords tidlige år og er således på mange måder en glimrende arvtager til Wilkins og Hills klassiske fremstilling.

Praktisk er fremstillingen opdelt i to bøger med seks hoved- og 31 underafsnit. Første bind er værkets »tungere« del, med hovedvægt på strategi og struktur for Fords aktiviteter i Europa. Andet bind er den empiriske del, med case-studier af de lande, som Ford opererede aktivt i. Læseren tager fat på disse afsnit væbnet med nyttig information om Fords skiftende globale strategier, hvilket bidrager til en endnu dybere forståelse af udviklingen lokalt.