

| Bert Becker: *Michael Jebsen. Reeder und Politiker 1835-1899. Eine Biographie*, Verlag Ludwig, Kiel 2012, 854 s., 49,90 euro.

Søfartshistorie hører ikke til blandt de mest fremtrædende emner i den historiske litteratur. Alene derfor bør man glæde sig over, at Bert Becker har taget en af Sønderjyllands mest markante skibsredere, Michael Jebsen, op til behandling. Bogens omfang afslører straks, at der er tale om en særdeles grundig biografi, som er opdelt i tre dele, hvoraf den maritime del er langt den største. De to andre dele handler om parlamentarikeren og nordslesvigeren Michael Jebsen.

Den unge Jebsen voksede op i en skipperfamilie med rødder i Løjt Kirkeby. I god overensstemmelse med traditionerne og lokalmiljøet kom han som ung mand til søs og fik sin sejltid. Da han blev skibsfører, slog han sine folder i Peru, Chile og Mexico, før han blev forretningsfører for Alfred Krupps skibe i Holland i årene 1874-1882. Erfaringerne og kontakterne fra Krupp blev organisatorisk og økonomisk afgørende for, at Jebsen i 1878 kunne etablere sig med eget partrederi med sejlad på Fjernøsten. Kinafarten var rederiets altafgørende forretningsgrundlag, og herfra udviklede rederiet sig. Til sidst etablerede sønnen Jacob Jebsen sig sammen med partneren Heinrich Jessen i 1895 med et eneagentur for samtlige af rederiets skibe.

I 1890 blev Jebsen valgt til den tyske rigsdag og lagde sin hovedindsats på alt vedrørende marinen og handelsflåden. Det var en naturlig følge af Jebsens erhvervsmæssige kompetencer, og det var til stor gavn for den tyske handelsflådes aktiviteter på Fjernøsten; men det var selvsagt også til stor gavn for Jebsen selv. Jebsens karriere endte ved valget i 1898. Til gengæld var han fra 1882 med i Aabenraas kommunale styre og opnåede ved genvalget i 1896 at få samtlige 145 afgivne stemmer. Havnen havde stor gavn af Jebsens engagement. Sejlskibsepoken var ved at rinde ud, og damperne tog over. Det havde stor betydning for havnedriften og fornyelsen af handelsflåden. Jebsen var engageret i et lokalt bryggeri og virkede for udbredelse af mindre jernbaneruter. Jebsen var i det hele taget optaget af sin virksomhed og sit sted.

Men Jebsen var ikke bare sønderjyde. Han var tysksindet og dermed aktiv i den tyske forening. Hans væsentligste bidrag i denne sammenhæng var hans aktive indsats for i 1898 at rejse et 46 meter højt mindesmærke for Bismarck på Knivsbjerg i nærheden af Aabenraa. Han havde pengene, og uden dem var mindesmærket næppe blevet en realitet.

Det er en stor og detaljeret bog, Bert Becker har begået. Den er velskrevet og indholdsmættet. Den er i høj grad et tidsbillede, som fortæller om søfarten på Fjernøsten og om skippersamfundet i Aabenraa, men dog hele tiden med Jebsen i den ubestridte hovedrolle.

Hvis man skal sammenfatte bogen med ét ord, er „netværk“ det mest rammende. Hele rederiet blev opbygget ved hjælp af et omfattende netværk, og da Jebsen blev politisk aktiv, var lobbyvirksomheden for den maritime verden ganske fremtrædende. I lighed med mange andre skibsredere på den tid engagerede han sig i flere andre former for forretning. Søfarten og samfundet hang sammen i en helhed.

Når man betragter andre tilsvarende søfartssamfund, viser det sig, at der alle steder findes ildsjæle som Jebsen. Netop i 1800-tallet er der mange eksempler på skibsredere, som samtidig drev købmandsvirksomhed, skibsproviantering, gik ind i politik, drev mejeri, teglværk eller havde agenturer for alt muligt, altså netop kombinerede den maritime virksomhed med andre, mere landbaserede aktiviteter. Jebsens historie er med andre ord typisk. Det samme konkluderer Becker og peger på, at Jebsens aktiviteter foregriber globaliseringen, og det er fuldstændig rigtigt: Søfarten var nemlig globaliseret, før ordet blev opfundet.

Men er alt sagt dermed? Becker gør meget ud af at beskrive hele miljøet, hvad enten vi taler om Aabenraa eller Kina. Blandt andet redegør han grundigt for skibsmæglernes funktioner, hvilket alt for ofte blot nævnes i en indforstået sammenhæng, som læserne typisk ikke vil få så meget ud af, med mindre de arbejder inden for faget. I denne sammenhæng er grundigheden en styrke. Til gengæld kan detaljeringsgraden andre steder næsten antage groteske dimensioner som i beskrivelsen af Jebsens sejlads i afsnittet „Küstenfahrten und Krieg in Mexico“. Behøver vi at høre om hver eneste rejse næsten dag for dag, hvis det ikke bringer historien fremad og giver læseren en forståelse af nogle afgørende sammenhænge? Dermed er vi fremme ved den væsentligste anke mod denne bog: Hvad er formålet med den påfaldende udførlighed?

Er hele formålet med denne enorme biografi blot at vise betydningen af Jebsens netværk, sådan som Becker giver udtryk for i sine konklusioner? Det kan da ikke nægtes, at Jebsen var dygtig til at udnytte sine forbindelser. Det gælder både forretningsmæssigt og politisk, hvor hans maritime sagkundskab gavnede Rigsdagen og erhvervet, men i høj grad også ham selv og hans virksomhed. Jebsen var ikke kun politiker eller kun skibsreder. Han var begge dele – hele tiden (se for eksempel side 472). Man kommer dog ikke uden om, at overblikket til tider forsvinder, og at historien flere steder havde stået klarere, hvis bogens omfang havde været væsentligt mindre. Det ville sagtens kunne lade sig gøre, uden at forfatterens pointe om netværkets store betydning havde lidt skade. Som bogen står nu, virker det, som om dens vigtigste ærinde i virkeligheden er at fremlægge alt, hvad der kan siges om Michael Jebsen. Det kan være en fristende vej at gå, når man sid-

der med et rigt kildemateriale foran sig. Spørgsmålet er bare, om det nu også er nødvendigt eller gavnligt for bogens ærinde?

På trods af bogens store detaljerighed er konklusionerne meget korte og præcise. Måske *for* korte, for selv om Becker ønsker at pege på netværket som omdrejningspunktet for Jepsens liv og succes, så viser talrige eksempler gennem hele bogen, at mange ting i høj grad afhæng af den lokale søfartskultur, som kendte og forstod vigtigheden af at drive søfart. Man fornemmer også betydningen af held og ihærdighed, risikovillighed og samfundssind.

Med hensyn til samfundssind kommer man ikke uden om den omstændighed, at Jepsens tysksindede synspunkter var problematiske for danske historikere i en periode efter genforeningen 1920 og ikke mindst 2. Verdenskrig. Men i dag er det ikke kun søfarten, der er globaliseret. Det gælder nu hele verden, og i den sammenhæng skal smålig skelen til nationale følelser ikke skygge for billedet af en dygtig mand, som drev det vidt.

Selv om man altså kan savne lidt fokusering og retning i bogen foruden lidt mere udførlige konklusioner, så står det fast, at Bert Becker med denne bog har udført et enestående og ubeskrivelig stort og vigtigt stykke arbejde, som vil blive stående i mange, mange år frem. Ingen vil kunne komme uden om denne bog, hvis man ønsker at vide noget om Aabenraa-søfarten, Kinafarten eller – naturligvis først og fremmest – skibsreder og politiker Michael Jepsen.

*Karsten Hermansen*

| Henry Nielsen, Kristian H. Nielsen, Keld Nielsen & Hans Siggaard Jensen: *Forandringens vinde. Nye teknologihistorier*, Praxis – Nyt Teknisk Forlag, København 2015, 375 s., 329 kr.

Henry Nielsen, Keld Nielsen og Hans Siggaard Jensen udgav i 1990 bogen *Skruen uden ende – den vestlige teknologis historie*. Det her anmeldte værk ligger på mange måder i forlængelse af denne bog, som er genoptrykt og revideret flere gange, sidst i 2008 – et slægtskab, som forfatterne selv fremhæver (s. 8). Det er samme forfatterkreds, suppleret med endnu en århusiansk teknologihistoriker, Kristian Hvidtfelt Nielsen, det er samme temakreds og nogenlunde samme opbygning af bogen i en række kapitler, som både kan læses fra A til Z og som enkeltstående historier. Det er samme forlag og fysisk format, et sted mellem lærebog og coffee table book, indbundet og på tykt papir.

Forskellen er at finde i ordet „nye“ i titlen, som henviser til, at mens *Skruen uden ende* gav en bred introduktion til den vestlige teknologis historie gennem tiderne, så fokuserer *Forandringens Vinde* på 1900-tal-