

- | MIKKEL LETH JESPERSEN: *Kaptajner og kolonier. Sejlskibstidens oversøiske Aabenraa-søfart*, Skrifter udgivet af Historisk Samfund for Sønderjylland nr. 109, Aabenraa 2014, 320 s., 268 kr. (medlemspris 178 kr.)

Aabenraas historie er tæt knyttet til søfarten. I midten af 1600-tallet begyndte en udvikling, som førte frem til en etableret søfart i 1700-tallets Aabenraa, hvor den oprindelige Østersøfart blev suppleret med sejlskibshandel helt ned til Middelhavet. I begyndelsen af 1800-tallet blev interessen rettet mod tidligere sydeuropæiske kolonier og senere igen mod britiske kolonier, ikke mindst i Asien. Søfarten var underlagt internationale konjunkturer og en økonomisk udvikling, som opstod på verdensplan, men som samtidig påvirkede meget lokalt – også i Aabenraa.

Mikkel Leth Jespersen følger den kronologiske udvikling og tager først fat i Brasilienfarten. Da Napoleon i 1807 sendte en hær mod Portugal, valgte den portugisiske prinsregent, Dom João, at forlade landet og sætte kursen mod Brasilien, som var portugisisk koloni. Ved et dekret af 22. januar 1808 blev Brasilien åbnet for handel og søfart fra alle venligtsindede nationer. Dermed endte det koloniale handelsmonopol. I 1821 tog Dom João hjem til Lissabon for at varetage sin opgave som Portugals konge, mens sønnen Pedro 1. blev det brasilianske kejserriges første kejser. Danmark oprettede diplomatiske forbindelser til det nye, selvstændige Brasilien, og i 1828 nåede man frem til en handelsaftale. Nabolande med andre holdninger resulterede i opbringer og pirateri, men Aabenraas redere holdt fast. Jørgen Bruhns og Jacob Bendixens fuldrigger Creole åbnede trafikken, men den fik snart selskab af flere andre danske skibe. I 1835 udgjorde Aabenraaskibene 18 af 29 danske skibe, som havde anløbet Rio de Janeiro. Året efter gjaldt det 21 ud af 29 danske anløb.

Der var tætte kontakter mellem Hamborg og Aabenraa. Hamborgs købmænd foretrak Aabenraaskibe. Det gav gode muligheder, men det udviklede også afhængighed. Flere andre brasilianske havne fik anløb af Aabenraaskibe, men i midten af 1840'erne begyndte trafikken at aftage. Årsagen var et dekret om, at fremmede skibe skulle betale afgifter, og løsningen var naturligvis at finde frem til nye jagtmarker. Montevideo og Buenos Aires var et nærliggende alternativ, hvorfra der blev sejlet oksehuder, der blev saltet og tørret, før rejsen gik mod Nordeuropa eller USA. Callao i Peru blev også anløbet af skibe fra Aabenraa. Det var nødvendigt af hensyn til det papirmæssige, hvis man skulle sejle med guano – fuglegødning – fra Chinca Øerne. I 1860'erne var det ikke længere rentabelt med denne fart. Guldfieberen i Californien

i 1849 havde givet en kortvarig trafik, men inden længe var opmærksomheden rettet mod et helt nyt marked: Kina.

Afslutningen på den første opiumskrig (1839-1842) resulterede i, at englænderne fik gennemtvunget en åbning af fem såkaldte traktathavne: Canton, Amoy, Foochow, Ningpo og Shanghai. Hong Kong blev overdraget til briterne som en koloni. Døren til Riget i Midten stod åben! Danmarks afståelse af kolonien Trankebar og Serampore gav grobund for kommercielle interesser i Kina. Fra 1847 var der danske skibe i Hong Kong, og Aabenraaskibene var ikke sene til at udnytte det nye marked.

Efter 1864 var Aabenraas handelsflåde knyttet til Preussen og de aftaler med Kina, som fulgte heraf. Forskellene var minimale, men konkurrencen på Kinakysten var stigende, så Aabenraas redere så sig om efter nye muligheder og fandt dem i Sydafrika, hvor fragtmarkedet fik et opsving i kølvandet på opdagelsen af diamantminer i området. Det hele var imidlertid på lånt tid, for dampskibene havde holdt deres indtog og gav sejlskibene kamp til stregen. Michael Jebsen (jf. anm. i *Historisk Tidsskrift*, 115 (2015), s. 282-284) etablerede sig som dampskibsreder, mens mange tidligere sejlskibsredere simpelthen forsvandt ud af historien.

Bogen er bygget op omkring de righoldige beretninger, som søfolkene og deres medsejlende hustruer har skrevet fra tiden derude i den store verden. Det er et spændende materiale, som emmer af atmosfære og giver mange detaljer og nuancer til den oversøiske søfartshistorie. Men beretninger af denne type har en slagside til fordel for det eksotiske og specielle. Dagligdagen har en tendens til at forsvinde lidt i helhedsbilledet. Gode dagbogsberetninger retter dog op på denne skævhed. Overblikket lider lidt under det anekdotiske præg, som disse mange beretninger har, og bogen ville nok have stået sig ved et lidt mindre udvalg af ensartede eksempler, men det er altid en svær afvejning. For lokal- og slægtshistorisk interesserede er denne detaljerighed imidlertid en guldgrube, som kun bliver endnu bedre af bogens fortrinlige person-, sted- og skibsregistre.

Bogen hedder *Kaptajner og kolonier*. Det er for så vidt korrekt nok, men det må undre lidt, at der dermed lægges så stor vægt på kaptajnerne, eftersom kilderne til historien ofte er andre søfolk eller skippernes koner.

Det var englænderne, der banede vejen for Aabenraaskibene, som forstod at udnytte de nye muligheder, men hvordan kom skibene konkret ind på fragtmarkedet? Skibsmægleren nævnes første gang på side 269, men hans rolle og funktion ligger lige under overfladen igennem det meste af bogen. Det har en naturlig forklaring i det valgte kilde-

materiale, der som nævnt ofte vil forbigå de daglige rutiner og sætte fokus på det bemærkelsesværdige og anderledes.

I en så detaljeret og informationsmættet bog som *Kaptajner og kolonier* vil der selvsagt indsnige sig mindre fejl og unøjagtigheder. Det er eksempelvis lidt pudsigt, at forfatteren omtaler fuldriggerne som fre-gatter. Betegnelsen er korrekt nok, men den blev i 1800-tallet kun sjældent brugt om skibe i handelsflåden. På side 235 og 248 omtales „baren“ i betydningen „barren“, hvilket som bekendt er noget ganske andet, selv om sømænd traditionelt også har benyttet baren en del. Margrethe og Jacob Bendixen fik deres første søn i 1817, så det var næppe sølvbryllup, men guldbryllup, parret fejrede i 1863 (s. 132). „Afrigte Aar“ må være en trykfejl for „Afvigte Aar“ (s. 52).

Hvorom alting er, så har Mikkel Leth Jespersen skrevet en særdeles nyttig og læseværdig bog, som bringer et omfattende kildemateriale frem i dagens lys. Bogen er et glimrende eksempel på, hvordan den lokale og den internationale historie er tæt forbundet. Aabenraasøfar-ten er jo resultatet af driftige mænds virksomhed, men uden de rette internationale vilkår var det ikke gået. Det vidste Aabenraas redere, og med Jespersens bog er denne erfaring fastholdt til gavn og glæde for søfartshistorikere – og slægtsforskere.

*Karsten Hermansen*

| DANIEL HOPKINS: *Peter Thonning and Denmark's Guinea Commission – A Study in Nineteenth-Century African Colonial Geography (Atlantic World series 24)*, Brill, Leiden 2012, 743 s., 277 \$.

Daniel Hopkins har skrevet en kolos af en bog om den sene del af den danske koloniale tilstedeværelse i Vestafrika. Den fortjener en anmeldelse på dansk og omtale her i *Historisk Tidsskrift*, da der er tale om et hovedværk inden for dansk-vestafrikansk historie.

Bogen behandler perioden fra sidst i 1700-tallet og frem til 1850 og fokuserer på, hvordan man i denne periode granskede muligheder for – og i det små forsøgte sig med – at anlægge en egentlig dansk plantagekoloni. Eftersom de danske besiddelsers primære funktion fra år 1700 og frem havde været slaveudskibning, blev spørgsmålet om, hvad man skulle anvende disse vestafrikanske forter til, centralt, da slavehandelen blev forbudt i 1803. Hopkins fokuserer primært på Guineakommissionen af 1833, som frem til 1848 arbejdede hen imod at afgive en betænkning om, hvorvidt en agrar koloni med fordel kunne anlægges. Denne kommissions arbejde kulminerede i en stærk anbefaling heraf, en anbefaling, der dog ikke blev reageret på, da kongen