

MENS GRÆSSET GROR...
HAVETS HUSMÆND OG DEN MARITIM-HISTORISKE
FORSKNING

Af

ALAN HJORTH RASMUSSEN

Forfatteren er leder af Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, der blev åbnet i 1968. Ved opbygningen af museet har Hjorth Rasmussen prioriteret indsamlingen af nutidsmateriale under mottoet: Hvad der er nutid i dag er fortid i morgen.

De maritimt orienterede danske museer udgør en broget flok på højst forskellige trin i dokumentationsstigen - fra egns museer med et enkelt skibsbillede og lidt sømandssouvenirs til helt eller delvis landsdækkende specialmuseer, der søger at dokumentere enkeltområder eller perioder heraf inden for den maritime kulturhistorie. Fælles for museerne er, at de kun sjældent har haft ressourcer til at gå i offensiven for selv at samle sig en tilbundsgående repræsentation af materiale om emner, som de har fundet dækkende for deres målsætning.

Kræfterne har gennem det sidste århundrede nødvendigvis været brugt på at modtage og registrere de rester af fortiden, som ældre tiders museumsløse samfund ikke har set nogen bevaringsinteresse i.

Den ensidige jagt på fortiden er dog ved at være et overstået stadium. Nyere og allernyeste tid vinder stadig større museumsinteresse. Det skyldes nok dels, at museumsfolk til en vis grad kan dulme deres samvittighed over for fortiden ved at se tilbage på stærkt bugnende magasiner med ældre museumsmateriale, dels fordi museumsfolk har lært af erfaringerne og de ord, de så ofte er blevet præsenteret for i deres arbejde: »I skulle bare være kommet for 14 dage siden...« etc.

Det må forventes, at et af de overordnede synspunkter, som i de kommende årtier vil sætte sit præg på såvel specialmuseernes som de øvrige kulturhistoriske museers indsamlingsplanlægning, bliver en langt højere prioritering af indsamling og undersøgelser med emner fra samtiden end tilfældet er i dag. Det vil da sandsynligvis ske ud fra det museologiske



Udvalget til sikring af skibstegninger og andet dokumentarisk materiale samlet på fyrskipet i Nyhavn den 1. juni 1979. Deltagerne er set fra venstre: Anders Monrad Møller, Alan Hjorth Rasmussen, Birger Thomsen, Hans Jeppesen, Holger Munchaus Petersen og Hanne Poulsen. Nordisk Pressefoto A/S.

In 1978 a joint subcommittee was set up by the most important maritime museums and the National Business Archives under the auspices of the Committee for the Study of the History and Sociology of the Sea. Its task is the preservation of drawings of ships and other documentary material of the modern period which are otherwise in danger of being lost. The members of the committee, whose names will be known to readers, were photographed in Copenhagen in 1979.

hovedsynspunkt, at repræsentativ indsamling og undersøgelse foretages bedre i og af samtiden, end ved at museerne fortsat lader tidens tand eller tilfældige afleveringer være hovedkriterium for tilgang af museumsmateriale.

Det kan byde på ganske store vanskeligheder at overbevise bevilgende myndigheder om, at museumsverdenen bør have muligheder for at kunne følge med tiden, ligesom der naturligvis også blandt museumsfolk kan eksistere træghed og afmagt over for det væld af dokumentations-



Lastmotorskibet »Kamina« af Asaa losses brosten i Køge. Lasten blev indtaget i Kolberg, Polen. Forf. fot.

The m. s. Kamina of Asaa, unloading a cargo of stone from Poland in the port of Køge, east Denmark.

opgaver, som ligger for vor dør, men som smuldrer og forsvinder mellem fingrene på os, inden vi når at reagere.

En måde at drive maritim samtidsindsamling på kan bl.a. være, at museumsfolk selv går ud i det maritime næringsliv for at skildre og fastholde karakteristika, som findes bevaringsværdige ud fra forskernes eller det pågældende museums specifikke målsætning. Thi hvem andre end netop museumsfolk måtte forventes at ville føle dokumentationsforpligtelse over for en maritim samtid, som forsvinder? Det maritime erhvervsliv selv bevarer normalt kun dokumentations- og regnskabsmateriale i det antal år, som loven foreskriver.

Gennem dannelsen af et samarbejdsudvalg i 1978 mellem repræsentanter for danske maritime museer, Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning samt Erhvervsarkivet i Århus omkring sikring af maritimt kildemateriale, som ellers går tabt, er konsekvensen af de nævnte overvejelser delvis søgt realiseret. I udvalget har man erfaret, at forståelsen for bevarelse af maritimt kildemateriale, medens tid er,

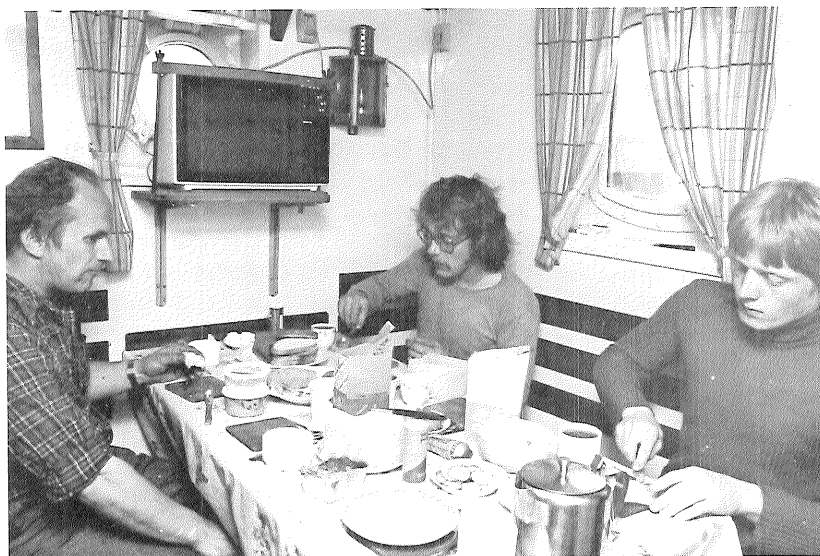
af og til kan støde på modstridende interesser inden for erhvervs- eller privatlivet, men at resultaterne, når det endelig lykkes at sikre et totalarkiv, til gengæld kan være så meget desto mere værdifulde.

Tilsvarende overvejelser var grundlaget for et forskningsprojekt, som Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg deltog i 1976-1979. Gennem medarbejder-ophold på fiskefartøjer og dagligt samkvem med danske fiskere under fiskeri samlede museet et omfattende dokumentationsmateriale om fiskeren på hans arbejdsplads (optegnelser, båndoptagelser, fotos, films, video m.m.). Materialet er af ganske særlig værdi, når man bl.a. betænker, at det ikke vil kunne erstattes af andet kildemateriale. De gængse landbaserede kildesamlinger, som forskningen ellers senere vil kunne betjene sig af vedrørende vor egen samtid (pressearkiver, aviser, tidsskrifter, rederi- og personarkiver, statens arkivvæsen m.v.), kommer ganske til kort, så snart vore fartøjer i fiskeriet eller den lille skibsfart lægger fra kaj og går i fart!

På et møde i foråret i 1979 mellem Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg diskuteredes disse synspunkter, og det vedtoges, at forfatteren med udgangspunkt i erfaringerne fra det nævnte Esbjerg-forskningsprojekt skulle undersøge, om der var grundlag for evt. at igangsætte tilsvarende indsamlingsprojekter vedr. den lille skibsfart. På baggrund af øget konkurrence fra de landbaserede transportmidler m.v. er den lille skibsfart i de senere år taget så meget af, at den risikerer at forsvinde uden at efterlade sig spor i de maritime museers og forskningsinstitutioners arkiver, måske lige bortset fra enkelte billeder af coastere og lastmotorskibe - normalt fotograferet i havn. Kildemæssigt set er den store skibsfart anderledes bedre repræsenteret og veldokumenteret på museerne og andetsteds end småskibsfarten.

For at få et førstehåndsindtryk af den lille skibsfarts betingelser tog forfatteren i dagene 16.-25. maj 1979 på rejse med lastmotorskibet »Kamina« af Asaa (bygget 1955 i Svendborg, forlænget 1966, 214 BRT, 313 TDW). Påmønstringen fandt sted i Randers, hvor skibet udlossede sojaskrå fra Frederikstad. Derfra gik »Kamina« i ballast til Kolberg, Polen, hvor der blev indtaget brosten til Køge. Skibet ankom hertil søndag morgen den 20. maj og returnerede den følgende eftermiddag i ballast til Kolberg, hvor der indtoges mursten samt dækslast af drænrør til Bergqvara i Kalmarsund. Forfatteren afmønstrede i Bergqvara.

Indtil den 16. maj 1979 (lang vinter) havde »Kamina« foretaget 9 rejser med korn fra Danmark og Tyskland til Polen, 5 rejser med karbid, gødning og sten fra Polen til Danmark samt 2 rejser mellem danske havne med henholdsvis sten og gødning. Skibet havde i 1977 og 1978



Frokost ombord på m/s »Kamina«. Forf. fot.

Lunch aboard the m.s. »Kamina«.

henholdsvis 69 og 60 laster, hovedsagelig til destinationer på Østersøen og i Kattegat.

Søfartsoplysningerne til efterstående sammenligning mellem fiskeriet og småskibsfarten m.v. stammer fra forfatterens ophold ombord på »Kamina« samt interviews med skipper Aage Poulsen, styrmand Jørgen Marker og skibets øvrige besætning. Andre kilder er ikke inddraget. Optegnelserne, der er suppleret med fotooptagelser af skibsinteriører og dagligdag på søen og under ophold i Randers, Køge og Bergqvara, fylder 52 håndskrevne sider. De skal naturligvis ikke gengives her, men kun udnyttes til brug for artiklens problemstilling.

Allerførst kan det slås fast, at indsamlings- og forskningsbetingelserne ombord på et lille fragtskib er fuldt ud lige så gode, ja på en række punkter endog bedre, end i fiskeriet. Medens en betydelig del af fiskerens dagligdag optages af fiskeriprocessen og således vanskeligt kan udnyttes til interviewarbejde, bruges en væsentlig del af tiden i den lille skibsfart på regulær sejlads eller som ventetid i fremmedhavn. Begge situationer kan i de fleste vesteuropæiske havne og farvandsområder med fordel anvendes til interviewarbejde, fotografering og filmoptagel-

se vedrørende søfartens betingelser og arbejds- og dagligdagen ombord m.v. Hertil kommer de ydre fysiske rammer for museumspassageren, nemlig lukaf- og pladsforholdene, som i et lille lastmotorskib normalt er langt bedre end i fiskefartøjer af tilsvarende årgang.

Den lille skibsfarts udøvere kaldes ofte havets husmænd, en betegnelse som de har tilfælles med hovedparten af de danske fiskere. Selvejet i småskibsfarten er en markant parallel til ejendomsforholdene inden for fiskeriet. Kommanditselskaberne hører til i den større skibsfart.

En fiskeskipper, som er navigatør, men ikke fisker, vil ikke kunne overleve længe i fiskerierhvervet. Tilsvarende er navigatorisk dygtighed ikke i sig selv en færdighed, som kvalificerer til skipperjobbet i småskibsfarten. Skipperen i en del af den lille skibsfart må kunne tage stilling til tilbudte fragter, idet disse i sig selv er handeler bestemt af udbud og efterspørgsel. Monopoltilsynsfragtrater følges stort set kun af skrotsejlerne. Skipperen må kunne kalkulere og vurdere, må kunne handle selvstændigt, må først og fremmest kunne sige nej til fragtrater, der er for lave, kort sagt, han må have samme slags købmandsblod i sine årer, som skipperne, der har båret dansk søfart frem gennem århundreder. Hvor skipper og fartøjsejer er een og samme person, som tilfældet er i den lille skibsfart, bestemmes destinationerne ikke souverænt af skibsmæglere eller rederier i land. Skipperen har den endelige afgørelse. Mægleren kan dog på skibets vegne slå til omgående, hvis en god fragt er i sigte. På »Kamina« stod skipperen normalt i radiotelefonisk forbindelse med mæglerfirmaet Chr. Jensen, Ålborg, et par gange i døgnet, og der udveksledes synspunkter på de tilbudte fragter.

Sampillet i den lille skibsfart mellem mægler og skipper omkring fragterne, sejladsens livsnerve, vil være et af de væsentlige områder, som skal dokumenteres og uddybes gennem sammenlignende analyser af eksempelmateriale fra mange skibe. Et materiale af denne art, medregnet de overvejelser, som gøres i konkrete situationer på henholdsvis mæglerkontor og i styrehus, aflejres ikke i form af arkivalier nogetsteds, men må fastholdes og uddybes ved interviews umiddelbart efter, at overvejelserne er gjort og afgørelserne truffet. Tilsvarende gælder med hensyn til udredningen af begrevet »købmandsmæglere« i den lille skibsfart. Klarlægning af det nævnte forhold vil være en oplagt opgave for en kommende maritim-historisk samtidsindsamling og forskning.

Et andet emne, hvis ældre historie ikke mindst dr. Henning Henningsen har ofret stor interesse, men som dog er uudforsket, hvad angår nyeste tid, er søfolks varekøb og varebytte i udlandet, hjembringelse af souvenirs m.v. Der er fremdeles kulturkontakt på dette område, ikke



Klar til opvask i kabyssen på m/s »Kamina«. Forf. fot.

Washing up in the galley, m.s. »Kamina«.

mindst i den del af småskibsfarten, der karakteriseres ved korte rejser og mange udenlandske havneanløb. Muligheden for udbygget kontakt er bedre her end i den store skibsfart og i fiskeriet, hvor størstedelen af de søfarendes tid tilbringes på søen. Det vil være af interesse at få samlet materiale om de overvejelser og interesser, som ligger bag søfolks indkøb i udlandet. En sådan materialesamling kan med fordel tage sit udgangspunkt i konkrete situationer under ophold i fremmedhavn. Emnet er eksempel på en kildegruppe, der nok med tiden lejr sig genstandsmæssigt og opsamles som dele af søfolks boliginteriører, men som ellers undgår enhver offentlig registrering, og hvis baggrund og sammenhæng går tabt, hvis ikke maritimt orienterede forskere eller museumsfolk gør optegnelser herom i tide. I forbindelse hermed må der nødvendigvis også foretages fotografering og registrering af hjembragte effekter i nutidigt sømandsmiljø, så det ved sammenligning med andre erhvervsgrupper kan fastslås, i hvor høj grad søfolks boligkultur rummer påvirkninger fra den maritime livsform.

Småskibsfartens betingelser er på en lang række punkter væsensforskellige fra den store skibsfart. Adskillige mennesker foretrækker den lille skibsfarts livsform med sejlads på et væsentligt antal destinationer,

mulighed for kontakt med mange mennesker, hyppigere familiekontakt, mulighed for udnyttelse af selv kortere ferier omkring årets højtidder m.v. Værdierne, som småskibsfartens udøvere tillægger deres erhverv og specielle livsform i forhold til andre maritime livsformer, er også uudforskede emner, som ikke vil give sig arkivmæssige udslag, med mindre der optegnes om dem nu.

Småskibene med deres varierede arbejdsrytme og arbejdsbetingelser har alle dage fungeret som uofficielle skoleskibe for den søfarende ungdom, og mange unge har her fået afprøvet, om deres hu til søen var alvorligt ment eller blot flyvetanker. I dag håndhæves bemandingsreglerne imidlertid så strengt, at ingen må forhyres, uden først at have gennemgået et længerevarigt ophold på en af statens søfartsskoler. Først derefter skal det vise sig, om den nye sømand har lyst til søen. Det siger sig selv, at frafaldsprocenten er høj. Ikke mindst rekrutteringen til småskibsfarten kom i klemme imellem teori og praksis, da der i en periode ikke kunne skaffes mandskab med de nødvendige papirer til bemanningen i den lille skibsfart. Når en ung mand eller kvinde først havde skaffet sig papir på sin viden, blev forhyring ofte et prestige- eller kompetencespørgsmål, og den store skibsfart løb af med sejren. - Man kunne måske forestille sig, at dele af den lille skibsfart - i det mindste i en overgangsperiode - fik dispensation og særstatus som sejltdsigivende uddannelses- eller praktikskibe i forbindelse med erhvervsvejledning eller reformer inden for søfartsuddannelsen.

Det er ikke umuligt, at en række unge med papirer efter nogle år i den store skibsfart vil prioritere de trivselsmæssige værdier i den lille skibsfart så højt, at de går ind i den. En sådan udvikling er set før i det maritime næringsliv, bl. a. i kystfiskeriet, hvis udøvere i en række tilfælde er vendt tilbage efter at have prøvet det bundne liv som kutterfiskere fra de store havne.

Oplysninger om rekrutteringsbaggrund, motivation, forventning og tilpasning til erhvervet, oplæring ombord, arbejdsdeling m.v. er også vigtige emner, som naturligt kan indsamles og uddybes ved interviews med de enkelte besætningsmedlemmer under sejladsen.

I det foregående er udvalgt nogle ganske få emner inden for den lille skibsfart, som vil glide den maritim-historiske forskning af hænde, hvis ikke der i nærmeste fremtid rettes en indsats imod den. Til eksemplerne kunne føjes en lang række andre emner vedrørende forhold ombord, som dog ikke skal uddybes nærmere her. Artiklen er ment som en appetitvækker til indsamling og forskning omkring en maritim livsform, der ligger lige for, og som med stor fordel kan studeres under ophold ombord.



m/s »Kamina« af Asaa lastet med mursten og drænrør på vej fra Kolberg til Bergquara.
Forf. fot.

*The m.s. »Kamina« bound for Bergquara, Sweden with a cargo of bricks and drain-pipes
from Kolberg in Poland.*

Det ville være ønskeligt, om danske maritime museer samt maritim-historiske forskere og andre med interesse for den lille skibsfart løftede i flok for at bære et indsamlings- og forskningsprojekt igennem, medens der endnu er liv og repræsentativitet i denne del af vort lands søfart.

NO TIME LIKE THE PRESENT MUSEUMS AND RESEARCH INTO THE HISTORY OF THE SEA

Summary

Comparatively few of the maritime museums in Denmark, have money or staff enough to shoulder for themselves the burden of gathering together documentary material in any depth relating to subjects within their particular sphere. This is especially true with regard to modern developments in small shipping.

The expansion of land traffic has created an infra-structure in which the small shipping of the country has had difficulty in surviving. The writer believes that a representative collection and study can better be made in the present rather than letting chance and the tooth of time continue to be the main criteria for determining the documentary material museums acquire.

The structure of small shipping in Denmark is of a nature that does not automatically give rise to source material, as is the case, for example, with larger vessels. The researcher has to live on board if he wishes to find his material. From experience at the Museum of Fisheries and Shipping at Esbjerg and from his work on the Committee for the Study of Maritime History and Sociology the writer recommends that museums and scholars should cooperate in a project for the collection and study of material on certain specific aspects of small shipping. The day may not be far off when this particular branch of Danish shipping no longer exists in all its variety. If a collection is to be made it must be done now.