

# Global søfart og lokal identitet i Sønderjylland

AF MIKKEL LETH JESPERSEN

Ser man bort fra søfolk, der sejlede på skibe hjemmehørende andre steder, var der tre sønderjyske byer, som havde en betydelig global søfart i løbet af 1800-tallet. Det var Aabenraa, Sønderborg og Flensborg. Der var betragtelige forskelle i både karakteren af denne søfart, og hvorledes søfarten og de globale relationer, den var en del af, efterfølgende blev erindret og anvendt i den lokale identitet i hver af de tre byer. I Aabenraa blev søfartstraditionen dyrket intenst i omkring et halvt århundrede efter dens ophør i 1880'erne, og personer, der havde været involveret i den, nød en særlig status. I Sønderborg var ophøret ikke så brat, og den maritime arv blev i høj grad varetaget af byens Skipperlaug, som havde stor indflydelse på udstillingen af søfartssamlingen på Sønderborg Slot gennem det meste af det 20. århundrede. I Flensborg fandt der en vellykket omstilling fra sejl til damp sted, og det var først i efterkrigstiden, at man rigtig begyndte at interessere sig for 17- og 1800-tallets globale søfart, særlig Vestindiefarten, som nu blev en vigtig del af byens identitet.<sup>1</sup>

## Erindring og identitet

En række aspekter af den sønderjyske historie er blevet belyst i erindringshistorisk perspektiv med fokus på forskydningerne mellem realhistorien og erindringen. Erindringen konstruerer nye sammenhænge. Begivenheder, steder og personer får så at sige deres eget liv. De bliver tilskrevet større eller mindre betydning, end de kan dokumenteres at have haft, da begivenhederne fandt sted og personerne levede.<sup>2</sup>

Sådan er det naturligtvis også inden for søfartshistorien, men erindringen om den sønderjyske søfart, har kun været genstand for meget begrænset opmærksomhed.<sup>3</sup> Her har realhistorien været i centrum. Inspirationen til denne artikel er derfor hentet på den anden side af Atlanten, hvor historikeren Megan Shockley Taylor har skrevet en fascinerende bog om kaptajnsfruen Hannah Rebecca Burgess, der levede på den nordamerikanske vestkyst i årene 1834 til 1917 (*The Captain's Widow of Sandwich. Self-Invention and the Life of Hannah Rebecca Burgess, 1834-1917*). Hannah Rebecca voksede op i landsbyen Sandwich på den meget maritimt orienterede halvø, Cape Cod, på den amerikanske østkyst mellem

New York og Boston. I 1852 blev hun gift med den ambitiøse kaptajn William Burgess, der førte nogle af de hurtigste og mest berømte amerikanske klipperskibe. Parret var adskilt under hans første rejse efter brylluppet, men derefter sejlede Rebecca med sin mand, først rundt om Kap Horn til San Francisco og siden på en rejse til bl.a. Kina, som endte med Williams død af sygdom ud for den sydamerikanske vestkyst.

Megan Shockley Taylor viser, hvordan Rebecca efterfølgende vendte hjem og positionerede sig i lokalsamfundet som kaptajnsenken, der ikke blot havde oplevet livet til søs og den store verden, men angiveligt også havde reddet skibet og besætningen i havn ved at overtage navigationen af fartøjet efter hendes mands død på søen. Da hun mange år senere døde barnløs donerede hun et udvalg af sine optegnelser til den lokale historiske forening og det lokale museum. Her indrettedes en udstilling, som ved hjælp af hendes personlige genstande fortalte hendes historie, som hun selv havde formet den i den lokalhistoriske erindring gennem en menneskealder: "Rebeccas personlige historie blev en del af Cape Cods historie, hendes maritime erfaring levede videre som en del af den bredere kollektive sociale og kulturelle historie".<sup>4</sup>

Til trods for at Hannah Rebecca Burgess kun sejlede i to af sit 83 år lange liv, blev disse år definerende for hendes identitet som kaptajnsenke. Et vigtigt element i denne identitet var redningen af skib og besætning efter mandens død. Denne historie findes ikke omtalt i samtidige kilder og optræder/opstod først nogle år efter begivenhederne fandt sted. Det, at lokalsamfundet ukritisk tog Hannah Rebecca Burgess' version af sin livshistorie til sig, forklares med, at man netop i disse år oplevede store forandringer fra traditionel søfartskultur til moderne industrisamfund. Kaptajnsenkens fortælling om sin maritime fortid blev således modtaget med kyshånd i lokalsamfundet, hvor man gerne ville have forbindelse til den nu svundne fortid. Det fik man gennem kaptajnsenken og hendes historier, der nu indtog en central placering på byens museum. Sandhedsværdien stillede man ikke spørgsmålstejn ved, da den var uvæsentlig for den funktion, fortællingen om kaptajnsenken havde i den lokale erindringskultur.

Der findes selvfølgelig ikke en 1:1 sønderjysk udgave af Hannah Rebecca Burgess, men der er visse lighedstræk i den måde, hvorpå hendes fortællinger indgik i erindringen af søfarten på Cape Cod, og den måde 1800-tallets globale maritime tradition blev erindret nogle steder i Sønderjylland. Også her foregik der store omvæltninger hen mod slutningen af 1800-tallet, som blandt andet fik stor betydning for de gamle

søfartssamfund. Efter en kort skitse af karakteren af de tre byers engagement i den globale søfart går artiklen i dybden med erindringen om søfartens globale forbindelser, og den rolle den spillede i den hjemlige identitetsdannelse i forlængelse af søfartens afvikling – særligt i forbindelse med oprettelsen og udviklingen af byernes museer.

## De globale forbindelser

I 1700-tallet og første halvdel af 1800-tallet havde både Flensborg, Sønderborg og Aabenraa en langtrækkende europæisk søfart. For alle tre byer havde udgangspunktet været Østersøsejladserne og senere Middelhavssejladserne. Frem til Englandskrigene var det klart de vigtigste aktiviteter, også selvom Flensborg fra midten af 1700-tallet havde indledt en betydelig søfart på de danske kolonier i Vestindien, som man forsynede med landbrugsvarer til gengæld for råsukker og melasse til videreforarbejdning i hjembyen. Englændernes bortførelse af den danske flåde og Danmarks efterfølgende indtræden i Napoleonskrigene på fransk side i efteråret 1807 betød et totalt kollaps for den sønderjyske langfart, som efter fredslutningen i 1814 skulle genopbygges. I Flensborg genoptog man sejladserne på Dansk Vestindien, som snart blev bærende i Flensborgs søfart i det hele taget. I Sønderborg fik byens enlige store reder, Christian Petersen, gang i en global langfart, der gik både til Amerika og Fjernøsten. Rederiets globale karakter blev iscenesat i 1844, hvor Christian Petersen lod sin flåde på ni store sejlskibe forevige på et maleri. Man ser en tænkt situation, hvor skibene ligger for anker ved Cuxhaven hver med en undertekst, der oplyser hvor i den store verden, de er på vej hen.

I Aabenraa indledte man en omfattende sejlads på det kontinentale Sydamerika, hvor den tidligere portugisiske koloni i Brasilien og de efterhånden forhenværende spanske kolonier på resten af kontinentet netop i disse år åbnede op for handel og søfart med andre europæiske nationer. Snart sejlede de store sejlskibe fra Aabenraa dog også til Nordamerika, Kina, Australien og Afrika, og ved midten af 1800-tallet overhalede Aabenraa den langt større Flensborg som Sønderjyllands betydeligste søfartsby målt på handelsflådens tonnage. På denne tid ophørte Flensborgs sejlads på Dansk Vestindien, samtidig med at byen blev ramt af en række andre problemer. Det betød, at man i Flensborg måtte indlede en genopbygning af byens handel og søfart, men nu under damp.<sup>5</sup>



Maleri af Sønderborgs storreder Christian Petersens langfartssejlere på reden i Cuxhaven 1844 med angivelse af skibets størrelse og for de fleste skibes vedkommende bestemmelsessted. Således fremgår det, at AMICITIA var Sønderborgs første Brasilienfarer, MERCUR er på vej til Batavia, SKJOLD skal med udvandrere til New Zealand, DANIA skal til Peru, AUSTRALIA skal til St. Thomas, FORTUNA skal til Singapore, ANNA DOROTHEA skal til Vestindien, HELENE skal til Valparaiso og DER WALDEMAR er lige returneret fra Ostindien. Kilde: Museum Sønderjylland – Sønderborg Slot.

Allerede mens den oversøiske søfart var på sit højeste, indgik den som et element i den lokale identitet. Det fremgår blandt andet af skibsportrætter, der har eksotiske steder som baggrund, eller som er forsynet med en undertekst, der for eksempel oplyser, at skibet er på vej igennem "Sunda Strædet" i Indonesien. Det fremgår også af et referat af en diskussion på havnekajen i Rio de Janeiro i 1840, hvor en Aabenraa-kaptajn stolt meddelte, at første gang han havde besøgt denne by, var han blevet spurgt om Danmark lå i Aabenraa, eller om de var naboer.<sup>6</sup> Kaptajnen ville dermed bevise, at det var Aabenraa og ikke København, der var bærende i den danske søfart på Brasilien. Der lå således en identitetsmæssig værdi i at have stærke oversøiske søfartsforbindelser. Det var dog ikke oplevelserne og forholdet til den store verden, der

drev søfolkene til søs. Søfart var primært et middel til at tjene penge, og så snart kaptajnerne havde tjent penge nok til en økonomisk sikret tilværelse i land, gik de som regel fra borde. Det blev direkte formuleret af en Aabenraa-kaptajn i begyndelsen af 1830'erne. Snarest muligt ville han bytte det ustadige liv til søs med det rolige landliv. Han havde i flere år sejlet på Brasilien og kunne køligt konstatere, at "vores land er dog bedre som Brasilien". Der var ikke tale om nogen romantisk fremstilling af det fjerne land.<sup>7</sup>

I Aabenraa og Sønderborg fortsatte de store sejlskibe deres globale langfart i 1860'erne og 1870'erne, særligt specialiserede var de i farten på den kinesisk kyst. Men konkurrencen fra dampskibene begyndte efterhånden at kunne mærkes, og i løbet af 1870'erne holdt man næsten op med at bygge skibe i de to byer. I løbet af 1880'erne blev Sønderborgs beskedne og Aabenraas betydelige globale sejlskibs fart afviklet. Den dampskibsteknologi, som nu atter gav Flensborgs søfart vind i sejlene, fik man ikke rigtig indført i Aabenraa. Undtagelsen var Michael Jepsens dampskibsrederi fra 1878, der videreførte byens langfart, men som kun havde svage økonomiske relationer til hjembyen. Allerede i midten af 1880'erne havde man i Aabenraa en klar fornemmelse af, at byens stolte søfartstradition var en saga blot. Sønderborgs globale langfart havde altid været betydelig mindre end Aabenraas, så her følte afviklingen ikke så voldsomt. Derudover havde Sønderborg langt mere lokal småskibsfart, ligesom byen var hjemhavn for en del af de fjorddampere, der sejlede på Flensborg Fjord. Der var således stadig søfart i Sønderborg, så situationen var en anden end i Aabenraa.

## Aabenraa Museum

At man noterede sig de nye tider i Aabenraa kom tydeligt til udtryk i argumentationen for oprettelsen af byens museum omkring midten af 1880'erne. Man havde i sommeren 1885 lavet en midlertidig udstilling i forbindelse med den slesvig-holstenske lærerforsamling, som dette år blev afholdt i Aabenraa. Denne udstilling havde angiveligt høstet megen ros, og nu ville arrangørerne have et permanent museum i byen.

I avisen *Neue Apenrader Anzeiger* kunne man den 30. november 1885 under overskriften "Gedanken über Gründung eines Städtischen Museum" læse, hvordan der omkring 20 år tidligere havde stået fem store barkskibe på bedding ved byens værfter. Nu blev der ikke længere bygget skibe i byen, og man havde måttet skifte til andre erhvervsgrøner.

Hvordan ville fremtiden se ud for selve søfarten? Det var nu, man skulle i gang! Med en begrænset indsats og ringe omkostninger ville man kunne oprette et museum i byen, der på grund af byens kontakter med alle verdensdele ville blive misundt i mangel på en storby. Enhver skibsdreng, der under et besøg på museet læste givernes navne på skiltene ved genstandene, ville straks komme til at brænde for at få sit navn forevigt i sin fødebys hæderssal.

”Vore børn og børnebørn vil vide at sætte pris på museet og tænke på deres forfædre med stolthed, og med beundring vil de se tilbage på de tider, hvor navnet på deres by var bedre kendt i de fjerneste egne end i deres eget land, og da deres forfædre ikke blot bragte klingende mønt hjem fra den livlige søfart med alle fremmede nationer, men også havde blik for alle de kostbare skatte, som glædede deres øjne og hjerter, og som er et vidnesbyrd om deres intelligens og ædle åndsliv.”<sup>8</sup>

Oprettelsen af museet havde således både en funktion indadtil i forhold til byens egne indbyggere og udadtil i forhold til andre byer og besøgende fra andre steder. Museet skulle nemlig ikke blot gøre opholdet i den lille by interessant og behageligt for besøgende, men skulle også vise dem, at indbyggerne i en lille provinsby ikke nødvendigvis var indskrænkede (“daß in einer kleinen Provinzialstadt nicht nothwendig Krähwinkler wohnen...”).<sup>9</sup>

To år senere i 1887 åbnede Aabenraa Museum, og samlingen var et klart vidnesbyrd om byens globale forbindelser i det foregående halve århundrede. Japanske samurairustninger, kinesisk porcelæn og en betydelig samling afrikansk etnografika hjembragt fra først og fremmest Congo af skibstømreren Jes Bugslag gav samlingen et markant globalt islæt, som kun få andre provinsbyer i Nordeuropa ville kunne hamle op med.

Blot fire år senere, nemlig i 1891, solgtes det sidste af Aabenraas store sejlskibe ud af byen. Bortset fra Michael Jepsens dampskibsrederi med fart på Kinakysten var Aabenraas stolte søfart fortid. Et levn fra søfartstiden havde byen endnu i en preussisk navigationsskole, hvor Aabenraas unge mænd endnu frem til 1920 kunne læse til styrmand og tage eksamen.<sup>10</sup> Ellers var den oversøiske søfart primært blevet et historisk anlæggende, der blev varetaget af museet, hvis samlinger stadig blev udbygget med oversøiske genstande.



*Blandt de mest spektakulære oversøiske genstande i Aabenraa Museums første samling var en håndfuld japanske samurairustninger. Byens kaptajner var blandt de første til at anløbe landet efter åbningen i 1850'erne og 60'erne. Samurairustningen var netop blevet afskaffet, så nu var samuraiernes rustninger og våben til salg. På den måde endte genstandene på Aabenraaegnen og efterhånden på museet. Kilde: Museum Sønderjylland – Kulturhistorie Aabenraa.*



## At få en kaptajn ...

Ingeborg Refslund Thomsen – født i 1891, som datter af de danske nordslesvigeres førstemand H.P. Hanssen – udgav i 1957 erindringerne *Min Bardsgade* om sin opvækst i Aabenraa omkring århundredskiftet. Hun husker, hvorledes søfarten og relationerne til den oversøiske verden stadig havde stor betydning for byens indbyggere på denne tid.

”Dengang, før krigen [1864], da Aabenraa kun havde 6-7000 indbyggere, havde vi 80 kaptajner. Vi kunne opregne fem gange tre brødre, der alle var kaptajner: Bendixen, Ulderup, Calender, Arnkiel, Bruhn, jo, der var sømandsblod i årerne. Og det *var* nu så fint at være kaptajns-kone. Under den russisk-japanske krig i 1905 var det morsomt at høre de gamle kaptajnskoner fortælle om æ kyst, d. v. s. Kina-kysten. De kendte den ud og ind, de havde jo sejlet, som det hed. I de unge dage havde de været med, og børnene var født om bord.”<sup>11</sup>

Antallet af kaptajner og de tre gange fem brødre var måske en anelse overdrevet, men der *havde været* rigtig mange kaptajner, og antallet af søfolk i Aabenraa *var* dalet drastisk. Omkring år 1900 var der kun nogle få kaptajner og styrmænd tilbage i byen. De sejlede enten for Jepsen-rederiet i Aabenraa eller for et af de dampskibsrederier i Flensborg, der nu havde aktiviteter i Kina. At kaptajnhvervet og den oversøiske søfart var forbundet med høj status, kan man også læse hos Ingeborg Refslund Thomsen:

”At få en kaptajn og sidde i en villa på Nørre-Chaussé, det var pigernes drøm i min skoletid...”. Altså omkring år 1900. Kaptajnerne var dog fortsat bortrejst i årevis, og når de kom hjem, var de i feriehumør, ”de inviterede slægt og venner ud at køre i charabanc, også de gamle oversete kusiner, alle kom de med, med picnickurv og rødvinflasker som i Shanghai. De var for svære og magelige til at gå. De skændtes ikke om politik. Det var dem alt for ugemytligt. De kom ude fra den store verden, og det, vi var optaget af, forekom dem for småt. De ville hellere tale om gamle dage”.<sup>12</sup>

Den lille Ingeborg kan have oplevet det svindende søfartsmiljø tæt på, da H.P. Hanssens familie i en årrække i 1890'erne og begyndelsen 1900'erne lejede førstesalen i deres hus i Nygade til kaptajn Bendixen og dennes familie.<sup>13</sup> Hun fortæller videre, hvorledes ambitiøse drenge på hendes egen alder enten ville være kaptajn eller ”überseeischer Kaufmann”. Et af de forbilleder, hun nævner, var hr. J. Block på Nørre-Chaussé, der havde tjent sine penge som handelsmand i Chefoo på Ki-



I en årrække havde kaptajn Jens Christian Overbeck ført skonnertbriggen CATHARINA af Aabenraa på Kinakysten. Da han vendte hjem og etablerede en trælasthandel ved Nørreport i Aabenraa, fik han over hoveddøren opsat en marmortavle med et indhugget relief af skibet sammen med initialerne for sig selv J.C.O. og sin hustru C.O., Caroline (Margrethe) Overbeck (f. Raben). Foto: Mikkel Leth Jespersen.

nakysten – han havde for øvrigt også foræret museet en japansk samurairustning og en række andre genstande. Det var på grund af mænd som ham, at kvarteret omkring Nørre-Chaussé blev kaldt ”China Town”. En anden af disse mænd var kaptajn Johann Christian Overbeck, der efter hjemkomsten fra Kina havde etableret en trælasthandel ved Nørreport. Ejendommen forsynede han med vindfløj i form af en kinesisk junker, og over døren opsatte han en marmortavle forsynet med et relief af skonnertbriggen CATHARINA – det skib, han havde ført på Kinakysten i en årrække.<sup>14</sup>

Endelig skal nævnes en tredje familie i kvarteret, nemlig familien Kirschstein. Johannes C. Kirschstein havde været kaptajn på et af de Aabenraa-skibe, der sejlede på Kinakysten. I 1865 blev han gift med Lucie Sophie Bruhn, der var rundet af en af Aabenraas førende søfartsslægter. Sammen bosatte de sig i Chefoo i Kina i 1871, hvor de etablerede en skibsprovianteringsforretning. I 1888 vendte de så hjem og slog sig ned på Nørre-Chaussé i Aabenraa. Johannes C. Kirschstein blev ordførende direktør i Aabenraas Sømandskasse, en stilling han overtog fra sin svigerfar kaptajn Hans Bruhn, som igen havde overtaget den fra sin far, kaptajn og skibsreder Jørgen Bruhn. Ud over sin funktion som forsikringsinstitut var Sømandskassen omdrejningspunkt for de sociale aktiviteter i resterne af Aabenraas gamle reder- og kaptajnsmiljø. Inden århundredskiftet havde parret foræret museet en række kinesiske gudestatuer og en hel del andre eksotiske sager hjembragt fra Fjernøsten.<sup>15</sup>

Mange år senere blev Kirschstein-ægtesparrets barnebarn – Anna-Sophie Kirschstein (kaldet Antschi) – gift med den unge forfatter Marcus Lauesen fra Løjt Sogn ved Aabenraa. Denne forfatterspire fra et dansksindet arbejderhjem var ikke hendes tysksindede ingeniørfars kop te, men hendes myndige farmor, den endnu levende Lucie Sophie Kirschstein, ønskede at få forestillet ”proletaren” til middag. Hun gav efterfølgende parret sin velsignelse, og i 1929 blev de to unge gift. Året efter døde den gamle farmor, og nytårsnat ved indgangen til 1931 skrev Marcus Lauesen de første linjer af romanen *Og nu venter vi på Skib*.<sup>16</sup> Bogen handler om miljøet omkring kaptajnsenken Juliane Hagemeyer i en østsønderjysk provinsby i 1920’erne. Der er tydeligvis tale om Aabenraa, og inspiration til hovedpersonen havde Lauesen efter eget udsagn fundet i Lucie Sophie Kirschstein.<sup>17</sup> Personer, der havde kendt den gamle dame og hendes miljø, kunne også identificere træk hos en række af romanens andre personer, der tydeligvis var hentet hos gamle kaptajner og andre virkelige personer.<sup>18</sup>

### *Og nu venter vi på skib*

I romanen, som allerede i udgivelsesåret 1931 blev en national bestseller, beskrives et miljø præget af minderne om Aabenraa-søfartens storhedstid og årene på Kinakysten. Når Juliane Hagemeyer, der i folkelig tale kaldtes ”Barken Juliane”, gik, så det ud som om, hun sejlede. I hende levede slægten og de sidste krampetrækninger af en svunden tid. Hun var født som kaptajnsdatter, gift som kaptajnsfrue og havde været langt omkring i den store vide verden. Hendes identitet var knyttet til det fjerne, og da hun hørte om øen Madeira konstateres det:

”En Ø som Madeira kunde paa ingen Maade dupere Fruen. Den var alt for nær ved Europa. Hvad var vel Madeira mod Shanghai, Haihau og Chefoo, hvor hun selv engang i sine stærkeste Dage havde været Frue i store Varehuse.”<sup>19</sup> Nu havde hun kun ”Fortiden som en almægtig Bevidsthed, som Styrke”. Hun omgav sig med ting fra fortiden, og Marcus Lauesen beskriver hendes hjem, som var det et museum fyldt med genstande, der iscenesatte Juliane i hendes fortid under fjerne himmelstrøg.

”Hun havde rejst sig for at begynde Vandringeren i sine Rum. Det var ikke store Sale mere. Krigen og Inflationen havde taget hendes Penge. Det meste af Huset havde hun maattet leje ud. Men Fortiden havde hun taget med sig og faaet Plads til den i de to Stuer. Den lille Empiresekretær havde Skrammer af en Dækslue, som var blæst i over den i Shang-

hai Havn. Opsatsen med Søjlemotivet var blevet knust. En kinesisk Billedskærer havde skaaret en ny Opsats, forvredne Aandemanere og en Drage, der slyngede sig omkring som Ramme. Det var i 69 i Chefoo. Det var Velmagtsdage. Fru Juliane Hagemeyer rankede sig og hævede Albuen og gik videre.”<sup>20</sup>

De mange eksotiske genstande, Marcus Lauesen placerede i Juliane Hagemeyers stuer, fandtes i mange af de hjem på Aabenraa-egnen, hvor man havde været involveret i søfart på fjerne kyster. Efterhånden endte en stadig større del af tingene dog på Aabenraa Museum, der udviklede sig til en mindesal for byens gamle søfartsslægter. Selvom ting spillede en vigtig rolle i denne sammenhæng, handlede iscenesættelsen dog ikke kun om det materielle, hvilket også fremgår af Lauesens beskrivelse:

”Men det var ikke blot det, Fru Juliane Hagemeyer og hendes Mand engang havde arvet eller erhvervet sig i det fremmede, det var ikke blot det endnu værdifulde, det som i tilfælde kunne omsættes i Mønt. Der var noget andet i denne Stue, som betød Styrke og Stolthed. Ved den store Fliseovn hang i udskaaret Ramme af Kirsebærrod den store Slægts



Stemningsfuldt fotografi af den gamle karismatiske Lucie Sophie Kirschstein i sin stue. På væggen bag hende ses kun familieportrætter, men med hjælp fra Marcus Lauesen og en smule fantasi kan man forestille sig, hvorledes stuen også var indrettet med eksotiske ting og sager fra hendes ungdom på Kinakysten. Kilde: Museum Sønderjylland – ISL.

Eg. Paa Stammen stod A. E. Jessenius, Pastor emer., død anno domini 1587. Og Stammen fik Grene, og Grenene fik Kviste, og der stod Navne paa Præster og Lærere og Bønder, indtil det midt i Kronen begyndte med Kaptajner og Skibsredere. Og paa den Gren, der skød rankt op fra Stammen, stod der i Toppen Juliane Henriette Jessen, født 5. Juli 1843, gift med Kaptajn Julius Hagemeyer, Paasken 1863".<sup>21</sup>

Den virkelige Lucie Sophie Kirschstein havde i 1907 udarbejdet netop sådan et slægtstræ over familien Bruhn, som hun selv stammede fra. Hos sin svigerfamilie havde Marcus Lauesen således mødt en tyk tåge af gammel slægtsstolthed, hvor det centrale tema var fordums storhed og velstand baseret på verdensomspændende handel og søfart.

### *Aabenraa Søfarts Historie*

Det var dog ikke kun Marcus Lauesens fiktive skildring, der udtrykte, hvorledes minderne om den længst forsvundne søfartstid levede videre og spillede en rolle i de sociale relationer i 1920'ernes Aabenraa. I samme periode blev der arbejdet ihærdigt på at skaffe byen en ny museumsbygning, hvor søfartssamlingen kunne blive udstillet i passende rammer. En slags midtvejsresultat i dette arbejde blev udgivelsen af *Aabenraa Søfarts Historie* på både tysk og dansk i 1929. Hovedforfatteren var den pensionerede kaptajn Hans Schlaikier fra Aabenraa. I den danske version af bogen tryktes et tillæg forfattet af den meget historisk interesserede amtslæge Mads Michelsen. Det er tale om et udpræget amatørarbejde, hvis væsentligste styrke er afskrifter af de originaldokumenter, som forfatterne indsamlede i forbindelse med udarbejdelsen. Beskæftigelsen med byens stolte søfartshistorie var et af de få områder i grænselands-byen Aabenraa, hvor samarbejdet på tværs af det nationale skel mellem dansk og tysk foregik problemfrit.<sup>22</sup>

*Aabenraa Søfarts Historie* var i sig selv et udtryk for dyrkelsen af den maritime fortid, og i forbindelse med udarbejdelsen inviterede Hans Schlaikier byens endnu levende kaptajner til kaffebord på byens dampskibspavillon. Der blev de fotograferet omgivet af deres medbragte skibsportrætter. Derudover fik forfatteren dem til at fortælle bemærkelsesværdige historier fra deres liv til søs, som han derefter indarbejdede i bogen. Til trods for deres høje alder og skrantende helbred nød de gamle kaptajner heltstatus i byen, og det er karakteristisk, hvorledes Hans Schlaikier gjorde meget ud af at fortælle, at de ikke selv regnede deres dramatiske oplevelser til søs for noget særligt.<sup>23</sup>



Gruppebillede af de sidste sejskibskaptajner fra Aabenraa, der blev fotograferet på byens dampskibspavillon den 27. april 1928 i forbindelse med kaptajn Hans Schlaikiers udarbejdelse af *Aabenraa Søfarts Historie*. I baggrunden ses deres medbragte skibsportrætter med de fartøjer, der mange årtier tidligere havde ført dem rundt i verden. Kilde: Museum Sønderjylland – Kulturhistorie Aabenraa.

Blandt denne kreds af kaptajner var den dansksindede Carl Christian Fischer, der havde lært Lucie Sophie Kirschstein at kende, mens han sejlede i Østen. Efter hjemkomsten var de blevet nære venner, og til trods for modsætningerne i deres nationale sindelag hjalp Fischer sin gamle veninde med råd og dåd, efter hun var blevet enke.<sup>24</sup>

Hvorledes den gloriøse fortid ude i den store verden blev sat i kontrast til de mere beskedne forhold efter hjemkomsten til Aabenraa, ses i forbindelse med beskrivelsen af en kaptajn, der var død nogle år forinden: "Kaptajn Gontard, som døde for nogle Aar siden, havde i alt Fald Titel af kinesisk Mandarin, selv om han ligesom hans Kollega, Kapt. Prehn, følte sig tilfreds med at afslutte sin Livsgerning som Bademester ved Søbadeanstalten i sin Hjemstavnsby".<sup>25</sup>

Det var ikke kun i historieskrivning, at dyrkelsen af de gamle kaptajner kom til udtryk. Det gjorde den også i byens aviser, hvor man ikke

forsømte nogen mulighed for at omtale kaptajner og deres dramatiske oplevelser i den store verden. Runde fødselsdage og dødsfald var altid en god anledning. Tag for eksempel nekrologen over en af byens mest højtprofilerede kaptajner ovennævnte C.C. Fischer, der døde i november 1933:

”Det blev begivenhedsrige og farefulde Aar. Han fik senere selv Skib at føre, led Skibbrud, men gav aldrig op. Han tog derude baade engelsk og japansk Kaptajnseksamen, kom som en af de allerførste europæiske Kaptajner i siamesisk og japansk Tjeneste. Han var saaledes med til at lære Japanerne Søfartskundskab. Det varede ikke længe, før de kunde det selv. Kaptajn Fischer bevarede hele sit Liv den dybeste Respekt for det japanske Folk”.

I løbet af 1920'erne og 30'erne døde de sidste sejlskibskaptajner og -kaptajnsfruer, og man havde en klar fornemmelse af, at byen dermed mistede den umiddelbare forbindelse til sin glansfulde fortid.<sup>26</sup> Som et plaster på såret kunne Aabenraa i 1937 åbne museet i en ny og til formålet opført bygning. Udstillingerne kom primært til at omhandle søfartshistorie – skibsportrætter og kineserier kom til at fylde godt op, ligesom de gør i Juliane Hagemeyers stue. Det blev en stærk arv, som endnu den dag i dag præger museet. Nu er sejlskibstiden dog kommet så meget på afstand, at den ikke længere har en definerende rolle i forhold til byens identitet.

## Sønderborg og Skipperlauget

Der fandtes også gamle langfartskaptajner i Sønderborg, men der synes ikke at have været samme andægtige stemning om dem, som der var om deres tidligere kollegaer i Aabenraa. En af årsagerne var formentlig, at den globale langfart ikke havde spillet samme store rolle i Sønderborg som i Aabenraa. Antallet af langfartssejlere og de dertil knyttede søfolk havde været markant lavere. Derudover var der et andet forhold, som muligvis også spillede en rolle: Der var ikke samme tradition for, at kvinderne sejlede med, som der havde været i Aabenraa. Langfarten havde således udelukkende været noget for mænd og var derfor ikke så velegnet til positionering af hele familien, som den var i Aabenraa.

Derudover blev søfarten og dens interesser i høj grad varetaget af Sønderborgs gamle Skipperlaug med rødder tilbage i 1500-tallet. Her var det dog ikke langfartskaptajnerne i oversøisk fart, der havde været dominerende. De var jo afsted i lange perioder, ja ofte i årevis, og derfor

var lauget domineret af gruppen af småskippere, der som regel tilbragte en betydelig del af deres tid på hjemegnen. I Sønderborg var det Skipperlauget, der stod for at udlægge og tilse sømærkerne i det omkringliggende farvand, ligesom det stod for administrationen af ballastgrunden. Disse praktiske opgaver kunne man ikke løse fra Hongkong eller Shanghai, og det var nærmest et tilfælde, hvis langfartskaptajnerne kunne deltage i laugets møder eller de overdådige fester, som involverede store dele af byen. I 1850'erne blev disse fester holdt på Colosseum, som blev pyntet op med laugets klenodier, herunder billeder fra Kinakysten.<sup>27</sup>

Skipperlauget havde således blik for langfartens betydning, og da langfarten og de oversøiske kontakter havde udviklet sig til historie, var det i skipperlauget, at man indsamlede dokumenter og genstande, der kunne belyse denne side af Sønderborgs søfartshistorie: Det blev blandt andet til en pæn samling skibsportrætter af langfartssejlerne og nogle etnografiske genstande, der sammen med blandt andet laugets gamle fane og laugsskrinet var de centrale materielle levn fra Sønderborgsøfartens storhedstid.

Efter Genforeningen i 1920 blev dele af Sønderborg Slot indrettet til museum, og museets første leder, Jens Raben, var udover at være medlem af Skipperlauget også meget interesseret i søfartshistorie i det hele taget. Han indsamlede arkivalier, skrev søfartshistorie og kopierede flittigt skibsportrætter og andre maritime skildrier. I 1921 blev der indgået en aftale med Skipperlauget om deponering og udstilling af dets genstande på slottet. I de følgende år indrettede man en udstilling af søfartssamlingen i ”Skipperlaugsværelset” (rum 7) til belysning af Sønderborgs søfartshistorie. I 1934 udgav Jens Raben et jubilæumsskrift om *Sønderborg Skipperlaug*, som blev den første historiske skildring af byens søfartshistorie. Det globale element indgik både i bogen og i udstillingen, men blev ikke fremhævet som noget helt særligt.<sup>28</sup>

I 1971 havde Sønderborg Skipperlaug 400-års jubilæum. Det blev fejret med udgivelsen af endnu en jubilæumsbog forfattet af den pensionerede havneformand og bestyrelsesmedlem i Skipperlauget, Niels Knudsen, der selv var født som skippersøn i Sønderborg tilbage i 1892.<sup>29</sup> Som en del af jubilæumsfestlighederne åbnede museet på Sønderborg Slot også en stor flot udstilling (rum 27-28 på 2. sal i Sydfløjen). Året efter kunne det konstateres, at den havde ”været medvirkende til at øge besøgstallet” på museet dette år.<sup>30</sup> I 1983 blev det beskrevet, hvorledes udstillingen især belyste ”den livlige, oversøiske handel i 1800-årene og Sønderborg Skipperlaugs historie”.<sup>31</sup> I det hele taget er det karak-





På bordet foran de tre gamle skippere fra Sønderborg Skipperlaug står en række af laugets genstande, men ingen af dem er udpræget oversøiske (bordkanon, bæger 1871, klokke, pokal 1914, tobaksskrin). I Sønderborg Skipperlaug ansuede man byens søfartshistorie under et – småskibsfart i Lillebælt og langfart til Kinakysten var i denne sammenhæng to sider af samme sag. Kilde: Museum Sønderjylland – Sønderborg Slot.

teristisk for det 20. århundredes fremstillinger af Sønderborgs ældre søfartshistorie, at den betegnes som *Skipperlaugets* historie.<sup>32</sup>

Det oversøiske element spillede således en rolle, men blev hele tiden set i sammenhæng med byens øvrige søfart – og ikke noget derfra løsrevet. Det er værd at bemærke, at Skipperlauget havde betydelig indflydelse på museets præsentation af søfartssamlingen, og at laugets utvivlsomt medvirkede til, at 1971-udstillingen blev så ambitiøs, som den blev. Over de næste årtier mindskedes Skipperlaugets indflydelse på, hvorledes museet på Sønderborg Slot håndterede dets samling. Det vakte dog furore i midten af 1990'erne, da den store 1971-udstilling skulle nedtages, og museet planlagde udskillelse af enkelte genstande til en udstilling om Sønderborg bys historie. Enden blev, at søfartsudstillingen blev taget ned for kun delvist at blive genopstillet i et mindre rum. Skipperlauget gik til sidst fodslæbende med til at acceptere flytningen, også selvom man ikke blev inddraget i genopstillingen. Det blev dog

slået fast, at søfartsafdelingen fortsat var en speciel samling i museet, der stadig skulle udstilles samlet og ikke splittes på andre udstillinger.<sup>33</sup>

## Flensborg husker Vestindiefarten

Fra slutningen af 1880'erne var søfarten i Sønderborg blevet reduceret til færge- og småskibsfart, og i Aabenraa levede man primært i minderne. I Flensborg, derimod, buldrede søfarten nu derudaf. I 1869 blev der etableret et dampskibsrederi, og i 1872 fulgte et stålskibsværft, der kunne bygge dampskibe til rederiet. Snart kom en række andre dampskibsrederier til, og i tiden frem til 1. Verdenskrig udviklede Flensborg sig til Det tyske Riges tredjestørste søfartsby målt på handelsflådens tonnage. Den blev kun overgået af de store hansestæder Hamborg og Bremen. Flensborgs dampskibe sejlede både til Amerika og Kina, hvor de ofte blev i årevis. Langs havnefronten havde redere, skibsmæglere og andre søfartsorienterede erhvervsdrivende deres kontorer. Selve godstrafikken på havnen stod ikke helt mål med byens rederivirksomhed, men var alligevel betydelig.<sup>34</sup> Samtidig var det i Flensborg, man kunne uddanne sig til maskinmester og maskiningeniør og tage kaptajnseksamen. Omkring århundredskiftet boede der hundredvis af søfolk i Flensborg, ikke mindst skibsofficerer, det vil primært sige kaptajner, styrmænd og maskinmestre. Værftet beskæftigede mere end 1.000 personer, lige fra løsarbejdere og håndværkere til kontorpersonale og direktion. Derudover fik Flensborg en række institutioner knyttet til den ekspanderende preussiske marine, heriblandt den markante marineskole ved Mürwik.

Frem til 1. Verdenskrig gik det næsten uafbrudt fremad for Flensborgs søfarten, men bortset fra udstillingen af nogle enkelte skibsmodeller og navigationsudstyr på byens kunstindustrimuseum blev der ikke gjort noget særligt ud af byens søfartshistorie.<sup>35</sup> Efter 1. Verdenskrig lykkedes det kortvarigt at få Flensborgs søfart på benene igen, men krisen ramte hårdt i slutningen af 1920'erne. Det var et stort tab, da et par af byens store rederier flyttede til Hamborg i begyndelsen af 1930'erne. Efter 2. Verdenskrig var Flensborgs søfart dog for alvor i knæ, og bortset fra det store stålskibsværft havde byen udspillet sin rolle som markant søfartsby. Da man genopstillede udstillingerne i byens museum efter krigen, blev søfarten helt udeladt.

I Flensborg var den gamle søfart og de oversøiske forbindelser, byen havde haft, i grunden langt mere synlige, end hvad der var tilfældet i

Aabenraa og Sønderborg. Den store Christiansen Park på byens vestlige bakkestrøg var opkaldt efter en af byens helt store Vestindien-købmænd, Andreas Christiansen. Ud mod Flensborgs hovedstrøg lå stadig de store Vestindienkøbmænds huse og bag dem strakte pakhusene til opmagasinering af kolonialvarer sig ned mod havnen, heriblandt Andreas Christiansens store Westindien Speicher fra 1789. Den såkaldte Margarethenhof, der havde huset byens første sukkerraffinaderi, lå endnu i Skt. Hans-kvarteret. En del romfabrikanter var fortsat i drift. Nogen særlig historisk interesse vakte denne markante prægning af bybilledet i Flensborg tilsyneladende ikke så længe, der var gang i byens søfartserhverv.

I slutningen af 1950 kom så den første tydelige interesse for de gamle globale forbindelser, men det fra en helt anden kant end i Aabenraa og Sønderborg, nemlig den akademiske. Det gjaldt først og fremmest Theodor Link, der i 1959 publicerede det endnu grundlæggende værk om Flensborgs handel og søfart på Dansk Vestindien fra midten af 1700-tallet til sammenbruddet i 1807.<sup>36</sup> Året forinden var der dog blevet indleveret en endnu utrykt afhandling om Flensborgs rederihistorie i Køln.<sup>37</sup> I 1960'erne blev disse værker fulgt op i en omfattende ny byhistorie – *Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt* – hvori søfarten og de oversøiske forbindelser blev forholdsvis grundigt behandlet.<sup>38</sup>

I samme periode fik også Aabenraa og Sønderborg byhistorier. I *Aabenraa Bys Historie*, der udkom i tre bind fra årene 1961 til 1974, blev den oversøiske søfart inddraget om end kun i begrænset omfang. I *Sønderborg Bys Historie* fra samme periode omtales den globale langfart kun *en passant*. Søfarten er her repræsenteret gennem omtaler af det lokale skibsbyggeri.<sup>39</sup> Mens den historiske interesse for søfarten var tiltagende i Flensborg, synes den nu aftagende i de to andre byer.

I Flensborg begyndte interessen for søfartshistorien også at vise sig på den museale front. Både i 1963 og i 1971 viste museet i Flensborg søfartsudstillinger. Udstillingen i 1971 blev organiseret i forbindelse med Flensborgs Industri- og Handelskammers 100-årsjubileum, og den blev fulgt op af udgivelsen af et generelt værk (*Schiffahrt und Häfen*) om den slesvigske søfart med udgangspunkt i landsdelens havne, omdrejningspunktet var naturligvis hovedbyen Flensborg.<sup>40</sup> Nu blev der ytret klare ønsker om et søfartsmuseum i Flensborg, og to år senere blev der stiftet en forening til fremme af netop denne sag. En anden forening, der arbejdede på at fremme denne sag, var Flensborgs gamle skipperlaug.

I 1970'erne flyttede toldvæsenet ud af Flensborgs gamle toldpakhus fra 1843 på havnen, og i 1979 blev bygningen foræret til Flensborg by.<sup>41</sup> Efter en gennemgribende renovering kunne byen åbne sit første søfartsmuseum i toldbygningen 1984. Museet blev den vigtigste institution i markedsføringen af Flensborg som en rom- og sukkerby, som nu også fik en central placering i lokalhistoriske værker. Historien gav også genlyd i byens branding: "Flensborgs Rum ist Flensborgs Ruhm" lød det kommercielle slogan. Fra da af blev sukker- og romhistorien knyttet til Vestindienhandlen dyrket i udpræget grad.<sup>42</sup>

Blandt interessenterne i søfartsmuseet var Flensburger Schiffergelag e.V. med rødder tilbage i 1500-tallet. Lauget havde varetaget en række maritime funktioner for bystyret, men var i 1846 blevet reduceret til en privat forening, som i perioden 1854-1920 var drivkraften bag en



Søfartsmuseet i Flensborg i det gamle toldpakhus fra 1843. Museet ligger ud til havnekajen, hvor der i dag foregår et væld af maritime aktiviteter og indgår således som et grundlæggende element i Flensborgs dyrkelse af den maritime fortid med fokus på relationen til Dansk Vestindien. Foto: Martin Bo Nørregård.

stiftelse, der understøttede trængende søfolk og deres efterladte. Der var dog primært tale om et selskabeligt foretagende, og i forbindelse med jubilæumsfejringerne så skipperlauget også tilbage på tidligere tiders storhed.<sup>43</sup> Nogen betydelig udadvendt aktivitet synes der dog ikke at være udgået fra Skipperlauget, heller ikke i forbindelse med formidlingen af byens gamle oversøiske forbindelser. I erindringssamlingen *Von Seglern und Dampfern. Erinnerungen Flensburger Kapitäne* som lauguet udgav i 2004 var der dog fokus på den oversøiske søfart, men det var primært til de tyske kolonier i Afrika og Sydhavet.<sup>44</sup>

I dag spiller arven fra den oversøiske søfart fortsat en helt central rolle i Flensborgs kulturliv. Det gælder særligt aktiviteterne omkring havnen, hvor det arbejdende "Museumswerft" og et forholdsvist stort antal hjemmehørende ældre træsejlskibe bidrager til markeringen af byens maritime arv. Hvert år bliver der afholdt såkaldt Romregatta, en tradition der opstod i 1979 og i 2019 fejrer 40-års jubilæum. Der er tale om et internationalt træf for traditionelle sejlskibe, der dystet om at vinde fem liter rom fra Flensborg-romhuset *Johannsen*. Det skib, der kommer i mål som nummer to, løber af med sejren. *Johannsen-rom* blev godt nok først grundlagt i 1878, altså efter Vestindiensejlsjadsens ophør, men som det sidste tilbageværende af de traditionelle romfirmaer fra 1800-tallet er det i dag dette firma, der gør, at det hele kan kobles sammen i billedet af Flensborg som historisk romby. I 1993 fik søfartsmuseet sin egen romudstilling – her fortælles historien om Vestindienhandlen og de mange romhuse, der havde hjemme i Flensborg langt op i det 20. århundrede. *Johannsen* og *Braasch* er de to sidste tilbageværende romhuse i Flensborg. I 2009 etablerede søfartsmuseet den såkaldte Rom- og sukkerrute. Vandrerruten fører rundt til 20 historiske steder, som enten er knyttet til vestindienhandlen eller rom- og sukkerproduktion. En anden rute er den såkaldte Kapitänsweg, der leder én rundt til nogle af de samme lokaliteter.

Brugen af Vestindiensejlsjadsen i Flensborg har primært været båret af en interesse og fascination af det fremmede og eksotiske, men i forbindelse med markering af 100-året for salget af de Dansk Vestindiske Øer til USA i 1917 tog fremstillingen en ny drejning. Søfartsmuseet i Flensborg satte en udstilling op, som var kurateret af den afro-caribiske historiefortæller Imani M. Tafari. Hun satte markant fokus på de negative konsekvenser kolonialismen havde for slaverne og deres efterkommere. Det blev fremhævet, hvorledes den koloniale fortid var præget af glemsel hos de tidligere kolonistater. Dermed blev ikke blot historien

om den globale søfart sat på dagsordenen, men det gjorde også den større historiske kontekst, og de endnu eksisterende strukturelle problemer kolonialismen skabte.<sup>45</sup> I dette perspektiv var de gamle oversøiske forbindelser ikke længere noget at være stolt af, men en skamplet på Flensborgs historie. Uanset om man er enig i dette synspunkt eller ej, så skabte udstillingen debat og fornyet aktualitet omkring dette centrale kapitel i Flensborgs historie.

## Konklusion

Den globale søfart i 1800-tallets Sønderjylland blev erindret på meget forskellige måder i de tre sønderjyske byer, den udgik fra. Som Megan Shockley Taylor pointerede med Hannah Rebecca Burgess på Cape Cod, afhæng erindringer om søfarten i høj grad af den kontekst, hvori den opførte. Den mest umiddelbare analogi til hendes studie er Aabenraa i almindelighed og kaptajnsenken Lucie Sophie Kirschstein i særdeleshed. Hun var i den grad bindeleddet tilbage til sejlskibenes storhedstid og Aabenraa-kaptajnerne og -kaptajnsfruernes tid på Kinakysten, i en tid hvor byen oplevede store omvæltninger – økonomiske vanskeligheder, nationale modsætninger og 1. Verdenskrig. Lucie Sophie Kirschstein stod dog langt fra alene på denne position. En række af hendes samtidige kaptajner indtog lignende roller i Aabenraa. Museet var også centralt i denne dyrkelse af arven fra den globale søfart, som i perioden fra 1880'erne til 1930'erne synes at have præget vide kredse i byen. I Marcus Lauesens bog *Og nu venter vi på skib* fik den tykke stemning af nedgang og tilbageskuen til fordums storhedstid et markant litterært udtryk.

I Sønderborg var det primært Skipperlauget, der dyrkede historien om den globale søfart og det i sammenhæng med byens øvrige søfartshistorie. Derudover spores ikke nogen udbredt interesse for sejlskibenes storhedstid og rejserne til fjerne steder på jorden. Der fandtes ikke et stort miljø af hjemvendte kaptajner og kaptajnsfruer som i Aabenraa. Efter Genforeningen i 1920 og oprettelsen af museet på Sønderborg Slot inddeponerede Skipperlauget dets søfartssamling på slottet. Det førte til, at Skipperlauget fik stor indflydelse på, hvorledes søfartshistorien blev udstillet op til nyeste tid. Det var også museet på Sønderborg Slot, der udgav bøger om Sønderborg søfartshistorie. Ligesom i Aabenraa har der dog også været tale om en aftagende interesse og nedprioritering af søfartshistorien, mest markant udtrykt ved 1990'ernes flytning og nedgradering af den store søfartsudstilling fra 400-års jubilæet i 1971.

I Flensborg gik der ca. 100 år efter Vestindienhandlens afslutning, før man rigtig begyndte at interessere sig for dens historie. Til gengæld blev den oversøiske handel og søfart i løbet af 1900-tallets anden halvdel en helt central del af Flensborgs identitet og i markedsføringen af byen. Et vigtigt led i denne udvikling var etableringen af det store flotte søfartsmuseum i 1984 og den stadige udbygning af museet og dets udstillinger. Dets placering ved havnefronten og den række af andre maritime aktiviteter, der her foregår, skaber et miljø, der i høj grad peger tilbage på byens stolte søfartshistorie. Historien om Vestindien har desuden en vis appel til moderne kulturpolitik og turismeindustri, og denne sammenhæng er ikke en uvæsentlig faktor i, at emnet har fået så central en placering i Flensborg. Når det kommer til den mindre spektakulære fart på Norge og Middelhavet, som periodevis var ligeså vigtig eller vigtigere end farten på Vestindien, er erindringerne knap så god. Også i Flensborg er der betydelige forskudninger mellem byens søfartshistorie og den måde den erindres på.

#### KILDER:

##### Utrykte:

Museum Sønderjylland – Sønderborg slot  
Sønderborg Skipperlaugs arkiv, pakke E 37

#### LITTERATUR:

Apenrader Kreismuseum. 1. Abteilung. *China und Japan 1898*. (Trykt katalog over den østasiatiske samling på Aabenraa Museum 1898).  
Becker, Bert: *Michael Jepsen 1835-1899. Reeder und Politiker*, Kiel 2012.  
Blond, Anne, Kim Furdal og Carsten Porskrog Rasmussen (red.): *Forundringsparat. Festskrift til Inge Adriansen*, Varde 2014.  
Flensborg. *Geschichte einer Grenzstadt*, Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte nr. 17, Flensborg 1966.  
Fra Als og Sundeved. (Diverse årgange).  
Hansen, Hans Schultz: *De danske sønderjydernes førstemand. H.P. Hanssen 1862-1914*, Aabenraa 2018.  
Henningens, Lars: "Vestindien, rom og flensborgsk velstand", i: Axel Johnsen

og Birgitte Thomsen (red.): *19 myter i Sønderjyllands historie*, Haderslev 2002.  
Jepsen, Elke og Birgitte Kragh Rasmussen: "At sætte sig et Minde". Aabenraa Museums indsamling 1887-1937. I: *Mellem pulterkammer og Muse-Tempel. Artikler om samlinger og museer til Aabenraa Museums 100 års jubilæum i 1987*, Birgitte Kragh Rasmussen (red.), Aabenraa 1987, s. 11-34.  
Jespersen, Mikkel Leth (udg.): *Af kaptajn Fischers erindringer*, Aabenraa 2011.  
Jespersen, Mikkel Leth: *Kolonier og kaptajner. Sejlskibstidens oversøiske Aabenraa-søfart 1820-1890*, Aabenraa 2014.  
Jespersen, Mikkel Leth (udg.): "»Ligger Danmark i Aabenraa, eller er I nabore?«". Kaptajn Christoffer Conrad Fi-

schers beretning fra Rio de Janeiro og New Orleans 1839/40.", *Historier fra Bybakken* 2016a, s. 30-39.  
Jespersen, Mikkel Leth: "Skibsreder Jacob Bendixen fra Stolliggård. En Aabenraamatadors storhed og fald", *Sønderjyske Årbøger* 2016b, s. 9-38.  
Johnsen, Axel og Birgitte Thomsen (red.): *19 myter i Sønderjyllands historie*, Haderslev 2002.  
Keitsch, Christine: *Landgang. Der Flensburger Hafen um 1900*, Flensborg 2000.  
Kristensen, Henrik Skov: *Gerningsmænd eller ofre? Erindringer i det tyske mindretal i Sønderjylland om nazismen, verdenskrigen og retsopgøret i komparativ belysning*, Aabenraa 2019.  
Knudsen, Niels: *Sønderborg Skipperlaug 1571-1971*, Sønderborg 1970.  
Kraack, Gerhard og Otto Spenner: *Das Flensburger Schiffergelag in Vergangenheit und Gegenwart*, Flensborg 1979.  
Lauesen, Marcus: *Og nu venter vi paa Skib*, København 1931.  
Lauesen, Anna-Sophie: "Og nu venter vi på skib", *Sønderjysk Månedsskrift* 1979, s. 370-374.  
Link, Theodor: *Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807*, Neumünster 1959.  
Molsen, H.U.: *Das Flensburger Schiffergelag. Ein Beitrag zur Stadtgeschichte*, Flensborg 1915.  
*Neue Apenrader Anzeiger*. (Diverse årgange).

Paulsen, Chr.: *Sønderborg i forvandlingens tegn*, Sønderborg 1985.  
Rossen, Christian: *Geschichte der Flensburger Reederei seit dem 18. Jahrhundert*, Köln 1958 (utrykt).  
Schlaikier, Hans og Mads Michelsen: *Aabenraa Søfarts Historie*, Aabenraa 1929.  
Schütt, Hans-Friedrich (red.): *Schiffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg*, Flensburg 1971.  
*Schiffahrtsmuseum Flensburg. Bildführer* 1985.  
Hjelholt, Holger (red.): *Sønderborg Bys Historie*, 2. Bind, Sønderborg 1960-66.  
Sørensen, H.E.: "Forfatteren Marcus Lauesen fra Løjt", *Sønderjysk Månedsskrift* 2008, s. 197-204 (nr. 5) og s. 225-230 (nr. 6).  
Tafari, Imani M.: "Rom, Sved og Tårer. Danmark kolonihistorie og koloniale arv i Flensborg, Ghana og på De Amerikanske Jomfruøer", i: Marco Petersen (udg.): *Sønderjylland-Schleswig Kolonial. Kolonialismens kulturelle arv i regionen mellem Kongeåen og Ejderen*, Odense 2018, s. 431-465.  
Taylor, Megan Shockley: *The Captain's Widow of Sandwich. Self-Invention and the Life of Hannah Rebecca Burgess, 1834-1917*, New York 2010.  
Thomsen, Ingeborg Refslund: *Min Barndomsgade*, Sønderborg 1957.  
Vries, Werner de: *Von Seglern und Dampfern. Erinnerungen Flensburger Kapitäne*, Flensburg 2004.

#### NOTER:

- 1 Artiklen er en bearbejdet udgave af et oplæg, som MLJ holdt ved Dansk Historikermøde på M/S Museet for Søfart den 20. august 2018.
- 2 De fleste og væsentligste bidrag er leveret af Inge Adriansen, se oversigten i hendes festskrift (Blond, Furdal og Rasmussen 2014), men nævnes skal også antologien *19 myter i Sønderjyllands historie* og senest Henrik Skov Kristensens bog om medlemmerne af det tyske mindretals forhold til dets rolle under 2. Verdenskrig.
- 3 Artiklen om oprettelsen af Aabenraa Museum af Jepsen og Rasmussen 1987 står forholdsvis alene.
- 4 Taylor 2010, s. 7. Citatet oversat fra engelsk ved MLJ.
- 5 Jespersen 2014; Schütt 1971; Knudsen 1970.
- 6 Jespersen 2016a, s. 30-39.
- 7 Jespersen 2016b, s. 19.
- 8 *Neue Apenrader Anzeiger*, 30.11.1885, oversat fra tysk til dansk af forf.
- 9 Begrebet "Krähwinkler" – der betegner indbyggerne i en afsides beliggende "ravnekrog" – gik igen, og blev også brugt af Michael Jepsen, når han kritiserede sine medborgere for ikke at tage springet ud i dampskibsteknologien). Becker 2012, s. 630.
- 10 Schlaikier og Michelsen 1929 s. 67ff.



- 11 Thomsen 1957, s. 12f.  
 12 Thomsen 1957, s. 15.  
 13 Hansen 2018, s. 143 og 209.  
 14 Schlaikier og Michelsen 1929, s. 221.  
 15 *Apenrader Kreismuseum. 1. Abteilung. China und Japan*, 1898, s. 3.  
 16 En indføring i Marcus Lauesens forfatterskab findes hos Sørensen 2018.  
 17 Jepsen og Rasmussen, 1987, s. 11ff.  
 18 Lauesen 1979, s. 370-374.  
 19 Og nu venter vi paa Skib, s. 13.  
 20 Og nu venter vi paa Skib s. 14f.  
 21 Og nu venter vi paa Skib, s. 16.  
 22 Jepsen og Rasmussen 1987, s. 30.  
 23 Schlaikier og Michelsen 1929 s, 120ff.  
 24 Lauesen 1979 s. 374.  
 25 Schlaikier og Michelsen 1929, s. 201.  
 26 Se f.eks. indledningen til *Afkaptajn C.C. Fischers erindringer*.  
 27 *Fra Als og Sundeved*, 1934, s. 32.  
 28 *Fra Als og Sundeved*, 1938 s. 36ff.  
 29 *Fra Als og Sundeved*, 1975 s. 153.  
 30 *Fra Als og Sundeved*, 1972, s. 95.  
 31 *Fra Als og Sundeved*, 1983 s. 124.  
 32 Se f.eks. også Paulsen 1985 s. 15f.  
 33 Sønderborg Skipperlaugs arkiv, pakke E 37.  
 34 Keitsch 2000.  
 35 *Schiffahrtsmuseum Flensburg. Bildführer* 1985.  
 36 Link 1959.  
 37 Rossen 1958.  
 38 *Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt*, 1966.  
 39 *Sønderborg Bys Historie*, bd. I s. 299 og bd. II, s. 62.  
 40 Schütt 1971.  
 41 *Schiffahrtsmuseum Flensburg. Bildführer* 1985.  
 42 Henningsen 2002, s. 66ff.  
 43 Molsen 1915; Kraack og Spenner 1979.  
 44 Vries 2004.  
 45 Tafari 2018, s. 431-465.

## Zusammenfassung:

Abgesehen von den dänischen Seeleuten, die auf ausländischen Schiffen fuhren, gab es drei dänische Städte, die im 19. Jh. Für die globale Seefahrt eine Rolle spielten. Das waren Apenrade, Sønderburg und Flensburg. Es gab grosse Unterschiede im Charakter der Seefahrt, und es war ebenfalls sehr unterschiedlich, wie die Seefahrt und die daraus entstandenen, globalen Beziehungen in der lokalen Identität der drei Städte erinnert und tradiert wurden.

In Apenrade war die Seefahrtstradition noch sehr ausgeprägt, auch noch ca. 50 Jahre nachdem die Seefahrt in den 1880er Jahren an Bedeutung verlor. In dieser Zeit hatten Personen mit Anknüpfung an die Seefahrt auch noch einen Sonderstatus. In Sønderburg ging diese Entwicklung etwas langsamer, und das maritime Erbe wurde von der städtischen Kapitängilde gepflegt. Diese hatte auch einen grossen Einfluss auf die Etablierung der Seefahrtssammlung auf Sønderborg Slot, die im 20. Jahrhundert stattfand. In Flensburg gelang die Umstellung von Segel auf Dampf recht vorbildlich, und erst in der Nachkriegszeit fing das Interesse für die Schifffahrt des 18.-19. Jahrhunderts an. Besonders die Westindienfahrt wurde jetzt ein wichtiger Bestandteil der städtischen Identität.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Der Artikel ist eine bearbeitete Ausgabe eines Vortrags von MLJ, gehalten am 20.8.2018 beim Dansk Historikermøde im Museum M/S Museet for Søfart.

# ”Før krigen har der aldrig været noget som helst i vejen med mig”

## Psykkiske krigsinvalidere i Sønderjylland efter 1. Verdenskrig, ca. 1920-1939<sup>1</sup>

AF KASPER NISSEN

Denne artikel belyser en af Genforeningens skyggesider: modtagelsen af de mange sønderjyder, der havde pådraget sig svære psykiske lidelser som tyske soldater under 1. Verdenskrig, og som fra 1920 gjorde krigens traumatiserende effekt til et dansk problem. Formålet er at skabe indsigt i, hvordan psykiske krigsskader blev forsøgt forklaret og imødegået i en tid før psykologhjælp og betegnelser som PTSD, samt hvordan livet formede sig for en del af de overlevende sønderjyske krigsdeltagere.

## Indledning – et manglende kapitel

Med til historien om katastrofen 1. Verdenskrig (1914-1918) hører uløseligt krigens enorme psykiske omkostninger. Det industrielle massemyrderi og den fastlåste skyttegravskrig fik soldater til at bryde sammen som aldrig før – til stor forbløffelse og desillusion hos de militære og lægelige myndigheder. Allerede kort efter, at Vestfronten var stivnet i efteråret 1914, begyndte de første meldinger at lyde om store grupper af soldater, der var blevet ukampdygtige på grund af besynderlige ’hysteriske’ anfald med bl.a. blindhed, stumhed, lammelser i alle dele af kroppen og ukontrollabel gråd, rysten og opkast. Symptomerne spredte sig som en epidemi i skyttegravene og true med tiden hærenes sammenhængskraft. Alene i den tyske hær blev op mod 200.000 soldater i løbet af krigen behandlet for en ’nervøs’ lidelse af det militære lægevæsen.<sup>2</sup>

De krigsførende lande var komplet uforberedte på disse sammenbrud og havde således intet apparat klar til at afhjælpe situationen. Den ofte brutale behandling af ofrene foregik gennem hele krigen på ad hoc-basis med tilsvarende uensartede resultater, og der opstod på intet tidspunkt konsensus om årsagen til tilstandene.<sup>3</sup> De fleste læger