

# GLOBALT FORBUNDNE SØFARTSHISTORIER

– HVORDAN GLOBALHISTORIE  
GIVER OS NYE FORSTÅELSER

■ ANNETTE SKOVSTED HANSEN

Nogle mønstre har globale udtryk: damp som ny teknologi, handel, kommunikation, idéer og mennesker.<sup>1</sup> Ved at se nærmere på mønstrenes udformning og aftryk på forbindelser og perioder har globalhistorikere forsøgt at forstå søfarten som globalt fænomen.<sup>2</sup> Samtidig bidrager søfart med mange af talrige grænseoverskridende forbindelser – og dermed den forbundethed, som den toneangivende globalhistoriker Jürgen Osterhammel beskriver som definerende for globalhistorie.<sup>3</sup> Med udgangspunkt i forskellige rederiers integration af ghanesiske havne fokuserer dette bidrag på metoder, teorier, erfaringer med og konkrete udfordringer for forskning i globalhistorie samt mulighederne i at anlægge forskellige perspektiver på globale mønstre. Historier om have, skibe og havne, der forbinder de nationale og regionale historier, kan hjælpe os til at forstå og skrive globalhistorie.

Søfartens historie lægger op til at blive beskrevet og forstået i et globalt perspektiv. Jeg vil endda argumentere for, at søfartshistorie bedst skrives som globalhistorie, selvom flere historikere har skrevet danske eller andre nationale søfartshistorier.<sup>4</sup> Udfordringen ved at anlægge et nationalt perspektiv ligger i, at historierne ikke standser ved nationale grænser, men flyder på havet og forbinder havne og mennesker – såsom rømøboerne, der blev uddannet til søfart. De påmønstrede i Hamborg eller Amsterdam og sejlede på alle syv verdenshave. Inddragelsen af kilder, der repræsenterer perspektiver fra Hamborg og Amsterdam, de andre påmønstrede og dem, rømøboerne mødte i diverse havne, ville gøre denne fortælling langt mere nuanceret og rig på detaljer til vores forståelse af den globale såvel som den danske søfartshistorie, rømøboerne og Danmark ind-

---

1 Tak til Simon Mølholm Olesen, Casper Andersen, Mette Hansen, Kim Oliver Knappert, Steffen Koch Mikkelsen, Toke Kløve Junge, Daniel Steinbach, Bente Faurby og *Temps* debatredaktion for inspirerende kommentarer til videre samtaler om emnet.

2 Fusaro og Polónia: *Maritime History*; Manning: "Global History"; Drayton og Motadel: "Discussion".

3 Osterhammel: "Global History", 31; Andersen og Thorup: *Global Idéhistorie*, 25.

4 Nevers og Ravn Sørensen: *Søfartshistorier*; Gøbel: "Volume"; Gøbel: "Shipping"; Iversen: *Norden*; Iversen og Buhl: *Danish Shipping*.

gik i. Have er forbundne, og de mennesker, der bevæger sig over havene eller beskæftiger sig med koordinering af fragt, er alle forbundne på tværs af eller uden om landegrænser.<sup>5</sup> Johan Heinsens og Benjamin Asmussens værker fokuserer på dansk søfarts relationer til andre lande, men er stadig skrevet ud fra et dansk perspektiv – hvilket måske er umuligt at undgå.<sup>6</sup>

Fordi hvordan begynder og slutter en sådan global søfartshistorie? Hvad kan sprog, arkivadgang, arkivarer, udvælgelse samt medvirken af interviewpersoner gøre for at sikre inddragelse af forskellige perspektiver i globalhistorieskrivning? Mit debatindlæg handler om positionering, sprogkunnen og kildeadgang med henblik på at udforske, gentænke og forklare søfartens globale rum. Forskere skriver ud fra egen position, og derfor er de spørgsmål, vi stiller, præget af os selv og vores personlige historie, men ved at udspørge andre mennesker og bede dem stille spørgsmål kan vi inddrage flere perspektiver. Vores egne sprogkunderskaber åbner nogle døre, men til andre må vi have hjælp fra tolke og andre lokale samarbejdspartnere. For arbejder vi udelukkende på sprog, vi selv behersker, vil det uvilkårligt farve fortællingerne fra vores interviews. Endelig er arkivadgang afgørende. Her vil en *multi-sited* tilgang, hvor vi besøger både nationale og private arkiver i forskellige lande og byer, give rigere muligheder for, at arkivmateriale kan dukke op på uventede steder, der ikke er bundet af selve kildens tilblivelsessted eller dens tiltænkte modtager.

Efter at jeg har givet mit bud på, hvorfor og hvordan jeg skriver globalhistorie, vil jeg illustrere med et konkret eksempel fra min egen forskning. Her viser jeg, hvordan feltarbejde i en ghanesisk havneby har afdækket spor, der har ført til ny viden om ikke blot et glemt ghanesisk rederi, men også om rederier fra andre steder som Danmark, Israel og Japan. Med dette eksempel argumenterer jeg for, at globalhistorie som tilgang giver dybere forståelser, hvor nationale og regionale historier inklusive de historier, der begrænser sig til ét hav som en afgrænset region, kommer til kort.

Jeg skriver globalhistorie, fordi jeg ser for mange mure, blindgyder og løse ender i nationale, regionale, individuelle og andre lokale historier. Disse veje er blinde, hvis vi ikke inddrager andres perspektiver og kilder på flere sprog. Det, jeg skriver, er globalhistorie, fordi jeg fokuserer på forbindelser og relationer – skala og rummelighed – og bevidst undviger begrænsninger og grænser, mens jeg skaber min fortælling. Søfartshistorier er særligt oplagte at forfølge som globalhistorie, fordi søfarten forbinder lande i deres rutenetværk og ansætter langt uden for et lands grænser.<sup>7</sup> Samtidig indgår søfart i store globale og internationale sammenhænge, der siden 1800-tallet er blevet reguleret af internationale organisationer og love, herunder fælles parametre inden for navigation, handel, kli-

---

5 Armitage: "The Atlantic Ocean."

6 Heinsen: *Mutiny*; Asmussen: *Kinafarerne*.

7 Grøn og Svendsen: "'Blue'".

madagsordner og søfartsuddannelser. Søfart bidrager således også med indsigt i de konkrete forbindelser, der gør historie global.

Søfart er netværk af forbindelser mellem havne med hver deres opland og bagland. Det danske ord 'havn' dækker over to engelske: *harbour* og *port*. *Harbour* henviser til et sted langs en kyst, hvor skibe kan lægge til, hvorimod *port* er en konstruktion med faciliteter for passagerer og til at kunne laste og losse skibe. I denne sammenhæng kan vi se et betydningssammenfald mellem det engelske *port* og det danske ord 'port' nemlig en indgang, et mellemsted, porte mellem hav og land. Oplandet eller baglandet er i Danmark landbrugsnationen, og havnen er porten til søfartsnationen. Ved at krydse flere have og kombinere elementer fra flere menneskers biografier i min forskning bliver adgang til eller udelukkelse fra kanalerne for kommunikation og forbundethed endnu mere tydelige og net-op som port inviterer havnen til adgang eller blokering af adgang – til havet og til landet.

Mangfoldige perspektiver og overvejelser over tid og skala inden for eksempelvis søfartshistorien er ikke kun vigtige i forhold til globalhistorie, men globalhistorien gør det muligt for os at forfølge fortællinger, der ikke er defineret af nationale tilhørsforhold, og hvor mennesker, varer og idéer flyder sammen. Nationer og nationalstater er stadig vigtige aktører, men når nationalhistorien altid er den dominerende fortælling, risikerer vi at overse tråde, der er sammenfiltrede og sammenflettede i et ikke-nationalt rum.

Men hvordan kan man da inkludere forskellige perspektiver i en globalhistorie? Søfart indeholder mange perspektiver: teknologi, familie- og statsforetagender, søfolk født i forskellige lande og relaterede virksomheder spredt over store geografiske områder. Ved at kombinere perspektiverne kan vi skabe en mere kompleks forståelse af historiske begivenheder og forløb. Perspektiver kan være rodfæstet i specifikke steder, forestillinger om nationale fællesskaber, et skib, en havn eller et individ. Som historikerne Tonio Andrade og Xing Hang har illustreret i deres analyse af Østasiens søfartshistorie, kan man sætte den europæiske fortælling i perspektiv ved at tage udgangspunkt i omstændighederne for søfart i Østasien, fra før europæerne kom med deres version af industrialisering. I deres analyse bruger de et bestemt øjeblik i Søfarts-Østasien, hvor de lokale spændinger spillede en større rolle end europæernes version af industrialisering, til at perspektivere og forstå den europæiske fortælling om fremdrift, opdagelse og overtagelse.<sup>8</sup>

Et perspektiv kan også være flydende og følge bevægelser over hav eller over tid. Jeg argumenterer for at tiden i globalhistorie bedst forstås i relationer mellem mennesker. Her får samtidshistorie en klar fordel ved, at jeg kan trække på *oral history*-metoder og dermed integrere følelser, synspunkter og forståelser fra

---

8 Andrade og Hang: "Introduction"

mennesker, der ikke efterlader sig skriftlige vidnesbyrd til eftertiden på arkiver. Fordi jeg skriver globalhistorie for at nuancere og forstå historie som forbindelser, forfølger jeg mine kilder i flere geografiske retninger, på flere niveauer og igennem forskellige tidsopfattelser i et rum, der ikke er afgrænset til én nations perspektiv.

Inspireret af min interesse i globalhistorie følger jeg forskellige kildetyper fra arkiver og samtaler med mennesker. Således ledte en henkastet bemærkning under et møde på en havn i Ghana til et fund af en rapport på et arkiv i Accra.<sup>9</sup> Rapporten ledte til et arkiv i Israel og samtaler med israelere. Samtalerne om fotografier fra arkiver i Israel ledte tilbage til Ghana. Samtaler med ghanesere ledte igen videre til Danmark og Japan. Igennem hele processen fandt jeg flere gange kilder ét sted, som jeg havde forventet at finde andetsteds. Stemmerne fortalte om forbindelser, oplevelser, individuelle valg, samt følelser, der forbandt dem med steder overalt i verden. Som Andersen m.fl. argumenterer for formes menneskene og nationerne af møder.<sup>10</sup> Således er nationen og nationalstaten blevet en blandt mange aktører og skalaer, men ikke den mest afgørende for de mennesker, jeg møder i min forskning.

#### FORSKELLIGE PERSPEKTIVER SIKRER NYE SPØRGSMÅL OG FORSTÅELSER

Arkivarers engagement, evne og villighed til at dele materiale har været afgørende for, hvilke tråde jeg har opsnappet, og dernæst har sprog og rejseaktivitet bestemt, hvilke tråde jeg har kunnet forfølge. Forudsætningen for at sikre inddragelse af forskellige perspektiver i globalhistorieskrivning er imidlertid også påvirket af udvælgelsen og medvirken af interviewpersoner og deres vilje og mulighed for at kommunikere deres oplevelser, syn og følelser på de sprog, de behersker. Følelser og individer gør ikke historierne globale, men globalhistorie drives, opleves og (for)handles også af individer. Her kommer mine valg af interviewpersoner til at få afgørende betydning. Jeg har talt med ledere, kaptajner, skibsingeniører, deres familier, agenter på havnen, havnearbejdere, gadesælgere, restaurationsejere, bartendere og mange flere, der alle har relationer til havnen og havet – også dem som ikke selv sejler.

Det globale bryder med eller forbinder mange nationale fortællinger. Den ghanesiske nationale fortælling havde ikke plads til Israel, selv ikke før seksdageskrigen i 1967. Den japanske efterkrigstidsfortælling, der er om samarbejdet med USA og indlemmelsen i den kolde krig som allieret, kan ikke rumme det ikke-amerikanske rederi Maersk, selvom den danske arkivar Henning Morgen pointerede Maersks helt centrale rolle for Japans genoptagelse af søfart efter 1945 først med Sydøstasien og senere med Vestafrika. Slavehandlen er altdominerende i den

9 Tachie-Menson: *Black Star Line*. Tak til Phillip Stenmann Baun og Karen Møller Degn for diverse arkivfund.

10 Andersen og Thorup: *Global Idéhistorie*, 26.

danske søfartshistories inddragelse af Vestafrika og levner ikke megen plads til Vestafrikas rolle i dansk søfart siden 1945. Både Japan og Vestafrika var således vigtige for rederifamilien Maersk i konkurrencen med rederiet Østasiatisk Kompagni og for det israelske rederi Zim Navigation Services' overlevelse, hvilket er emnet for mit nuværende forskningsprojekt, hvor havne er steder, der eksisterer på grund af deres globale forbundethed.

### ÅBNE DØRE OG NYE TRÅDE

Et fund i Ghana førte til nye perspektiver på søfart i og imellem Danmark, Israel, Japan og Vestafrika og videre til mit forskningsspørgsmål: Hvorfor blev Ghana vigtig for danske Maersk og israelske Zim? Jeg fandt en rapport i nationalarkivet i Accra, Ghana. Rapporten nævnte ikke Danmark, men ledte til arkiver og personer i Israel, Ghana, Danmark og Japan. Søfartshistorier kan forbinde historier, udfylde huller og forbinde tråde, der ikke kan forfølges, hvis vi insisterer på den nationale fortælling. Disse mulige og umulige forbindelser kan også forklare nuancer, kompleksiteter og andet, der fremstår som selvmodsigelser i den nationale eller eurocentriske fortælling. Spørgsmålet om, hvor den globale fortælling ender, lader jeg stå åbent, fordi jeg mener, at kollektive projekter er svaret på de begrænsninger mine egne sprogevner og min tid udgør.

Ved at kombinere, adskille og undersøge forskellige perspektiver kan vi bedre forstå, forklare og nuancere fortiden. Min metode er at forfølge og kombinere arkivmateriale, bygninger, mad, observationer og samtaler med mennesker, der har været direkte involveret eller har delt oplevelser, der er med til at afdække noget i fortiden. Jeg har foretaget en rejse igennem lande og materialer, der tilsammen giver et billede af en global fortælling, der ikke havde været mulig, hvis jeg havde ladet mig begrænse af landegrænser og udelukkende skriftlige kilder. I stedet har min tilgang åbnet døre og ført til nye spørgsmål og nye tråde, der illustrerer, hvordan søfarts- og globalhistorie er indbyrdes afhængige.

### LITTERATURLISTE

- Almagor, Laura, Haakon A. Ikonomou og Gunvor Simonsen (red.): *Global Biographies. Lived History as Method*, Manchester: Manchester University Press, 2022.
- Andersen, Casper og Mikkel Thorup: *Global Idéhistorie*, Aarhus og København: Baggrund, 2018.
- Andrade, Tonio og Xing Hang: "Introduction. The East Asian Maritime Realm in Global History, 1500 -1700". I T. Andrade og X. Hang (red.): *Sea rovers, silver, and samurai. Maritime East Asia in global history, 1550-1700*, Honolulu: University of Hawai'i Press, 2016, 1-27.
- Armitage, David: "The Atlantic Ocean." I David Armitage, Alison Bashford og Sujit Sivasundaram (red.): *Oceanic histories*. Cambridge. Cambridge University Press, 2017, 85-110, doi: 10.1017/9781108399722
- Asmussen, Benjamin: *Kinafarerne: mellem kejserens Kina og kongens København*. 1. udgave, 2. oplag. Kbh: Gad, 2019.
- Drayton, Richard og David Motadel, "Discussion: the futures of global history", *Journal of Global History*, 13, 2018, 1-21.
- Fusaro, Maria og Amélia Polónia (red.): *Maritime History as Global History*. Research in Maritime History No. 43, St. John's Newfoundland: International Maritime Economic Association, 2010.

- Grøn, Sisse og Gunnar Lind Haase Svendsen: "'Blue' social capital and work performance. Anthropological fieldwork among crew members at four Danish international ships", *World Maritime University Journal of Maritime Affairs*, 12, 2013, 185-212.
- Gøbel, Erik: "Volume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838", *International Journal of Maritime History*, II (2), December 1990, 103-131.
- Gøbel, Erik: "Shipping through the Port of St. Thomas, Danish West Indies, 1816-1917", *International Journal of Maritime History*, VI (2), December 1994, 155-173.
- Heinsen, Johan: *Mutiny in the Danish Atlantic world : convicts, sailors and a dissonant empire*. [Online]. London ;: Bloomsbury Academic, an imprint of Bloomsbury Publishing Plc., 2017.
- Iversen, Martin Jes: *Norden Rundt. Dampelskabet Norden 1871-2021*, København: Lindhardt og Ringhof, 2021.
- Iversen, M. J. og Buhl, J.: *Danish Shipping in the 21st Century: Navigating Troubled Waters*, Cham: Springer International Publishing AG, 2020, doi: 10.1007/978-3-030-43324-6\_1
- Manning, Patrick: "Global History and Maritime History", *International journal of maritime history*, 25(1), 2013, 1-22.
- Nevers, J. og Ravn Sørensen, A., *Søfartshistorier. Danmarkshistorien til søs*, 1. udgave, København: Gad, 2020.
- Ogborn, Miles: *Global Lives: Britain and the World 1550-1800*, Cambridge, New York, Melbourne, Madrid, Cape Town, Singapore, São Paulo, og Delhi: Cambridge University Press, 2008.
- Osterhammel, Jürgen: "Global History and Historical Sociology." I James Belich, John Darwin, Margret Frenz og Chris Wickham (red.): *The Prospect of Global History*, Oxford: Oxford University Press, 2016, 31.
- Tachie-Menson, James: *The Black Star Line of Ghana from 1957 to 1997*. Unpublished Master of Arts Thesis. University of Ghana Legon og Regional Maritime Academy, 2007.

## INTERVIEW

- Ariel, Avraham oktober 2019
- de Graft-Johnson, Amoako Attah marts 2020
- Gruppeinterview, Ghana, august 2023
- Kugblenu, Seth februar 2020
- Hansen, Bjarne november 2022
- Hansen, Finn oktober 2022
- Wilhelm, Max og Rose oktober 2019

ANNETTE SKOVSTED HANSEN  
LEKTOR, PH.D.  
INSTITUT FOR KULTUR OG SAMFUND  
AARHUS UNIVERSITET  
OSTASH@CAS.AU.DK