

# HVOR DET GYNGER, ER DER DRØMME

## ONKELHÅR PÅ BRYSTET

Da jeg som barn i 1980'erne var til familiefester i Middelfart og Torø Huse, hørte jeg ofte min ældste onkel fortælle om sin tid som skibstømrer. Han havde nemlig bygget skibe med de bare næver på Middelfart Skibs- og Bådebyggeri og på Assens Skibsværft. Jeg holdt ørerne stive, når han efter middagen trak sig tilbage med mine øvrige onkler og over en øl eller to fortalte om livet som tømmermand om bord på skibe med kurs mod fjerne himmelstrøg. Med min barnefantasi ankom jeg til de samme australske, canadiske og islandske havne, som min onkel havde anløbet i midten af 1900-tallet.

Det blev også til friske sømandsviser om livet til søs i sejlskibenes tid. Der var mange, men jeg husker kun klassikere som "Imellem Esbjerg og Fanø" og Johannes V. Jensens "En sømand har sin enegang", der gjorde et særligt indtryk på mig, fordi de gæve søfolk blev slået ihjel af kokosnødder, der faldt ned i hovederne på dem, og druknede under frygtelige skibsforlis.

Hvis festerne udviklede sig ekstra vildt, kunne en anden af mine festlige onkler finde på at rive hår af sit

bryst og sætte det fast med tape på mit. Stolt gik jeg rundt med hår på brystet som en 'rigtig' sømand og drømte om at flygte ud på havet og væk fra min ellers forsigtige natur.

I skjul lagde jeg planer om et liv til søs, imens jeg læste om den danske sejler Troels Kløvedals opdagelsesrejser på *Nordkaperen*. Med det lille skib fremdrevet for sejl og motor erobrede Kløvedal og hans besætning verden og krydsede de helt store farvande som Atlanterhavet, Stillehavet og Det Sydkinesiske Hav. De overvandt frådende bølger og storme og gæstede fremmede kulturer såsom papuanere på Ny Guinea og melanesiske indfødte på Vanuatu. *Nordkaperen* var mit første drømmeskib, og Kløvedals bøger var den vind, jeg havde brug for til at sætte mit sejl og møde og mærke verden.

Flere drømmeskibe fulgte i kølvandet, ikke mindst Thor Heyerdahls tømmerflåde *Kon-Tiki*. I min fantasi har Heyerdahl og jeg udforsket både Påskeøen og Fatu Hiva i Stillehavet, og jeg har utallige gange været provokeret af Ahabs skræmmende måde at være kaptajn på i forfatteren Herman Melvilles roman om *Moby-Dick*.

Efter drømmeskibene fulgte mere konkrete kanoer af glasfiber, som jeg udforskede Furesøen og Mølleåens farvande med i selskab med venner og familie. Andre eventyr udspillede sig om bord i en lille robåd på den svenske skovsø Vittsjö i Skåne, hvor jeg med min bror og søster og vores fætre og kusiner kæmpede mod de 'farlige' strømme og havslanger, indtog øer og fiskede

efter søens største gedde, som vi naturligvis døbte Søens Skræk.

I dag fylder skibe fortsat en stor del i mit liv. Jeg udforsker vikingetidens skibe og de mennesker, der byggede og brugte dem, og jeg sejler med nordiske traditionsbåde og rekonstruktioner af oldtidens fartøjer. Mine oplevelser er dog på ingen måde unikke.

Et barn, der vokser op i et land som Danmark med en kystlinje på mere end 8.700 km og hele 443 navngivne øer, har gode muligheder for at drage på maritime eventyr. Når mennesker bor et sted, der overalt er omgivet og gennemskåret af vand, påvirker det vores måde at opfatte verden på. Vi kan frygte havet, der kan tage livet af alle landjordens skabninger og ødelægge alt, hvad vi har kært. Men havet rummer også enorme muligheder.

## **STRANDGÆSTER MED AMBITIONER**

Som strandgæster gør det i dag, har stenalderens bådebyggere sikkert stået og kigget ud over vandet. Måske har de tænkt, at alt det vand må vi da kunne bruge til noget, og så er de bevæbnet med flintøkser begyndt at omdanne træstammer til stammebåde. Med bådene blev de ferske og salte vande ikke længere noget, der var vanskeligt at passere. I stedet udgjorde de bekvemme transportveje og fødekamre, hvor fiskere med spyd, kroge og enorme fiskeanlæg på flere hundrede meter høstede havets velmagende og næringsrige fisk og skaldyr.

Det, der startede med små både af træ for mere end

10.000 år siden, er i dag blevet til enorme container-skibe i stål. Det er en vild bedrift, som understreger menneskets evne til at opfinde og på godt og ondt at udnytte Jordens ressourcer. Det kræver en del fantasi at se den lille stammebåd i det store containerskib, men den er der. For det grundlæggende i al søfart handler om, hvorvidt fartøjet kan bæres af og samtidig skære sig gennem vandet. Det er den fysiske forudsætning for, at vi kalder noget for et skib.

Det kræver også fantasi og en udviklet evne til at tænke abstrakt, hvis en konkret ting som en båd eller et skib skal være et symbol på noget andet. Men lige præcis det med at tænke abstrakt er vi mennesker ret gode til. Vi skaber så stærke symboler, at de kan gælde i meget lang tid og over meget store afstande. Et af de mest brugte symboler gennem tiden er netop skibet.

Den danske arkæolog Flemming Kaul fortæller i *Bronzealderens religion* fra 2004, hvordan mennesker for næsten 2.000 år siden opfattede skibet som solens vigtigste hjælper. Det skulle sikre, at den livgivende stjerne kunne vandre over himlen dag efter dag, år efter år. Bronzealderfolket skildrede solens rejse på klippeflader, store sten og rageknive, og datidens billedkunstnere viste, hvilke hjælpere der skulle til for at sikre rejsens uendelighed. Symbolske skibe, slanger, fisk og heste havde travlt med at transportere solen dag og nat.

I jernalderens og vikingetidens hierarkiske samfund var skibet et symbol på magt og rigdom, og det blev gengivet på alt fra mønter til runesten. I nyere

tid er skibe blevet symboler på det frie og eventyrlige sømandsliv, hvor individet i fællesskab med andre kan finde lykken derude et sted: at det er muligt at stikke af fra det, der holder os nede og begrænser os. At mødet med det fremmede kan udfordre og forandre og give os en ny chance for at vise vores værd.

Om sømandslivet så egentlig er så frit og eventyrligt, som det lød, når min onkel fortalte om det, og mange landkrabber går og forestiller sig, er en helt anden sag. Det kræver altid mod at efterprøve, om ens forventninger om den blå verdens tilbud stemmer overens med virkeligheden. Det mod har mange unge mennesker heldigvis, og de realiserer deres maritime drømme ved at melde sig ind i sejlklubber, stævne ud med skoleskibe eller uddanne sig til skibsassistenter, skibsførere og fiskeskippere.

## **IKKE EN VANDSKRÆKKER**

Mens Første Verdenskrig rasede, fik en 12-årig marstaldreng sin første hyre. Uden den mindste tvivl opsagde han sit job som bydreng for Marstals boghandler og stak til søs med skibet *Nanny*. Hans, som drengen hed, greb resolut chancen, drevet af drømmen om frihed og en plads blandt de voksne i deres sømandsfællesskab, og så måske også muligheden for at kunne vise sine kammerater, at han ikke var en 'vandskrækker', som marstaldrengene nedsættende kaldte dem, der blev på land.

Hans B. Dreymanns historie kender vi, fordi han skrev den ned i sine erindringer. Som den danske

historiker Martin K. Østergaard viser i bogen *Under fællesskabets sejl* fra 2011, er den ret typisk for mange af de drenge, der voksede op i det 19. og 20. århundredes livlige danske søfartsbyer såsom Dragør på Amager, Aabenraa i Sønderjylland, Fanøs Nordby og Sønderho og Ærøs Marstal og Ærøskøbing.

Historien har dog endnu dybere rødder, for det at påmønstre et skib for at søge frihed og lykke kan vi spore helt tilbage til vikingetiden. Flere af sagaernes hovedpersoner, som for eksempel Egil Skallagrimsson, stikker netop til søs, fordi hjemegnens normer begrænser deres muligheder, eller fordi de rager uklar med magtfulde stormænd og konger.

Søvejen har også ledt til frelse for hele befolkningsgrupper. Tidsskriftet *Skalk* fortalte i 2018 om de tusindvis af kvinder, mænd og børn, som for over 1.500 år siden forlod deres landsbyer i Jylland og Nordtyskland på flugt fra krigeriske naboer og sejlede til England for at bosætte sig her.

I dag kan skibe og søfart stadig være et middel til en bedre fremtid. En af mine klassekammerater fandt efter nogle besværlige år i folkeskolen sit livs kald ved først at komme på maritim efterskole og siden stikke til søs. Han afsluttede sin karriere som sømand med at stå på broen som kaptajn for et af verdens helt store containerskibe, *Estelle Mærsk*, et næsten 400 meter langt og 57 meter bredt skib med plads til 14.000 containere.

## **TOV, REB, SKÆRM**

På kyststrækningen mellem New York og Boston ligger

USA's største søfartsmuseum, Mystic Seaport Museum. Museet er enormt og består af udstillinger, arbejdende værksteder og en samling af både og skibe fra det 19. og 20. århundrede. Set med danske øjne er der et helt særligt skib iblandt, nemlig verdens mindste fuldrigger, *Joseph Conrad*.

Det blev bygget i 1882 på det store skibsværft Burmeister & Wain på Refshaleøen i København, og da det blev søsat, gik det under navnet *Georg Stage* og var verdens første civile sejlene søfartsskole. Skoleskibet blev hurtigt en succes, og mange andre skibe fulgte efter over hele kloden. Det Forenede Dampskibsselskab brugte den firemastede bark *Viking* som skoleskib, Det Østasiatiske Kompagni den femmastede bark *København*, og i 1933 blev det første statskoleskib bygget, det hvidmalede *Danmark*, søsat fra Nakskov Skibsværft.

*Georg Stage* tjente det dobbelte formål at uddanne bedre søfolk og at skabe et alternativ til det oplidende fabriksarbejde, mange drenge fra fattige kår ellers kunne se frem til. Med sig fik de 14-årige *Georg Stage*-drenge en uddannelse, hvor erfarne søfolk lærte dem om praktisk sømandskab og om at begå sig i et skibsfællesskab. De kunne dermed lettere aflæse og forstå de særlige rutiner, omgangsformer og arbejdsgange, der gjaldt om bord på de skibe, de påmønstrede efter tiden på skoleskibet.

Den boglige viden og praktiske kunnen har fulgt med tiden frem til i dag, hvor eleverne på det nye *Georg Stage* bygget i 1934 for eksempel lærer at svejse,