

FORTÆLLINGEN OM DE TRE SKIBSEPOKER

Hvad handler fortællingen om?

Teksten handler om de tre skibsepoker, som vi kalder:

1. Sejlskibsepoken (år 1650-1850)
2. Dampskibsepoken (1850-1950)
3. Motorskibsepoken (1950-nu)

Hvad skal du bruge fortællingen til?

Teksten indeholder informationer, som du skal bruge i undervisningsforløbet "BOXEN der ændrede verden" på M/S Museet for Søfart.

Hvorfor er fortællingen vigtig?

Du skal lære om de tre skibsepoker, fordi disse tre epoker har haft afgørende betydning for, at vi har et globaliseret samfund i dag.

1 SEJLSKIBSEPOKEN

År 1650-1850
Periode Kolonitiden

Hvordan ser samfundet ud i Danmark?

Fra 1660 til 1848 er styreformen enevælde i Danmark. Det vil sige, at den danske konge regerer og tager beslutninger på hele Danmarks og alle danske borgeres vegne. Landet bliver en tredjedel mindre i 1658 i forbindelse med Svenskekrigene, hvor Sverige overtager de dengang danske landområder i Skåne, Halland og Blekinge.

Stater i Europa, deriblandt Danmark, begynder i 1600-tallet at føre en merkantilistisk handelspolitik. Det betyder, at kongen vil have en så stor pengemængde i landet som muligt. Derfor skal det danske folk sælge mere til udlandet, end de selv køber. Kongen opretter kolonier og handelsstationer rundt omkring i verden, så danskerne kan skaffe råvarer hjem til produktion af salgbare varer som fx våben, kanonkugler, smedjernskomfurer og værktøj. På den måde sælges der flere varer til udlandet end danskerne selv køber.

Hvilken skibstyper er der i perioden?

I sejlskibsepoken er sejlskibene den dominerende skibstype, og der findes mange forskellige slags sejlskibe. De mest almindelige typer er de enmastede sejlskibe med typenavnene skonnert, jagt og galease.

Der er en skibstype, der i den grad skiller sig ud og fortjener en fortælling. Det er langdistanceskibene som sejler til fx Kina, Indien og Afrika. De har op til fire master, kæmpestore lastrum og kanoner i rækkevis til forsvar mod pirater. De kaldes for Ostindiefarere, og dem skal vi høre mere om senere. Generelt for alle skibstyperne gælder, at de kræver op til 150 mand om bord til håndtering af sejl, reb og udstyr.

Hvem ejer skibene?

I Danmark er der to overordnede skibsflåder: orlogsflåden og handelsflåden. Orlogsflåden består af kongens krigsskibe. Handelsflåden består af danske handelsskibe, som fragter varer rundt i Danmark og til andre lande. De ejes ikke direkte af kongen, men enten af privatpersoner eller selskaber. Selskaberne består af skibsrederierne og handelskompagnerne. Det er handelskompagnerne, der driver de store langdistancesejlskibe, de såkaldte Ostindiefarere.

Hvordan ser havnene ud?

Mange byer i Danmark ligger ud til havet med havne og skibe. Men de fleste byer har ikke en havn, der er stor nok til, at de store langdistancesejlskibe kan lægge til. Det gælder fx byen Helsingør. Her må de store langdistancesejlskibe ligge for anker et stykke fra kaj og sejle ind til havnen i mindre både. Enkelte byer har havne, hvor de store langdistancesejlskibe kan lægge til. Det gælder især København, hvor de kan lægge til kaj i havnen, direkte op ad de store lagerhuse, som de sejlene handelsmænd opbevarer deres varer i.

Hvordan foregår transport af varer?

I 1600-tallet er det billigere og hurtigere at fragte varer via søtransport end via landtransport på grund af dårlige veje og langsomme fragtttransportmidler. Derfor bliver varer primært fragtet med skibe.

Hvilke varer kommer med skibene?

Sejlskibene sejler med mange forskellige varer, både indenrigs og udenrigs. Indenrigs er det fx landbrugsvarer og byggematerialer. Udenrigs er det særligt de store langdistancesejlskibe, der fragter eksotiske varer som fx bomuld, porcelæn, te, kaffe og peber hjem til Danmark.

Hvem køber de varer, skibene kommer med?

De fleste almindelige mennesker har adgang til de landbrugsvarer og byggematerialer, som sejlskibene kommer med. Men de eksotiske varer, som de store langdistancesejlskibe kommer med, er forbeholdt de rigeste i samfundet, fordi de er så dyre.

Hvordan bliver varer pakket, lastet og losset?

De enkelte varer – eller stykgodset som det kaldes – bliver lastet og losset med håndkraft, og ofte bliver masten på skibene brugt til at hejse tunge genstande op og ned i lastrummet og fra og til havnekanten. Sådanne laste- og lossemetoder er hårdt arbejde og varerne kan nemt blive ødelagt, da de let tabes eller stødes i fragtprocessen fra havn til skib og omvendt.



FORTÆLLINGEN OM DE TRE SKIBSEPOKER

2 DAMPSKIBSEPOKEN

År 1850-1950
Periode Industrialiseringen

Hvordan ser samfundet ud i Danmark?

Danmark bliver et demokratisk samfund med Grundloven i 1849. Stort set alle – undtagen kvinder og tyende – får lov til at stemme ved folketingsvalg i Danmark, i stedet for at kongen bestemmer det hele. Nationalstaten opstår efter 1864, hvor de tyske hertugdømmer går tabt. Det samme sker for Sønderjylland, som bliver en del af Tyskland i knap 60 år. Samfundet industrialiseres, og socialismen vinder frem som arbejderideologi. Befolkningen bliver mere end fordoblet i denne periode, som dog er præget af økonomisk krise omkring 1930 samt politisk uro op til 2. Verdenskrig. Danmark går igennem hele to verdenskrige i denne periode, som truer søfarten ved at koste mange skibe og liv.

Hvilke skibstyper er der i perioden?

Dampskibet er i denne skibsepoke et stort teknologisk fremskridt. Det drives frem ved hjælp af dampkraft, en energi der opstår, når man opvarmer vand ved afbrænding af kul. Man kan derved sejle mod vindretningen, modsat sejskibene, og derfor er dampskibene både hurtigere og nemmere at sejle. Desuden kræver en sejlads med dampskibe ikke nær så mange sømænd om bord, og det gør transporten billigere for skibsrederierne. De første dampskibe er dog ikke bygget til at sejle langdistance-sejladser, så derfor anvender man stadig i starten sejskibene til de oversøiske ruter.

Hvem ejer skibene?

Det er skibsrederierne, der anskaffer sig dampskibe. I 1860'erne dannes rederierne DFDS og Det Forenede Dampskibs Selskab, og de kommer i løbet af denne epoke til at stå for halvdelen af hele Danmarks varetransport. I 1890'erne dannes rederiet ØK, som blandt andet sejler til Afrika og Vestindien. Rederiet A.P. Møller bliver grundlagt i 1904 og bliver senere kendt som Mærsk – det shippingfirma, der i dag er kendt over hele verden.

Hvordan ser havnene ud?

I takt med, at der kommer flere og flere skibe til, bliver havnene udbygget med havneanlæg, moler og kaj. Havnene bliver gravet dybere, og der kommer kraner og togspor på kajanlæggene. Der kommer flere skibsværfter med tørdokker og værftshaller, som bliver brugt til bygning og reparation af skibe. Blandt andet bliver Helsingør Skibsværft grundlagt i 1882, hvis bygninger i dag udgør en del af M/S Museet for Søfarts museumsbygninger.

Hvordan foregår transport af varer?

Varer bliver på samme måde som i sejskibsepoken primært fragtet med skibe frem for med andre transportmidler. Da dampmaskinen nu er kommet frem, bliver det muligt at generere strøm, så der kan fragtes varer på køl. Dette betyder, at man fx kan holde ferskvarer som frugt og fisk friske under hele fragten, uden at de bliver for gamle og rådner undervejs.

Hvilke varer kommer med skibene?

I begyndelsen sejler dampskibene mest med passagerer og post over kortere distancer. Men de bliver hurtigt brugt til varetransport, da dampskibe viser sig mere effektive end sejskibe. Dampskibene overtager langsomt sejskibenes traditionelle fragtruter.

Hvem køber de varer, skibene kommer med?

På grund af vigtige forbedringer i fragten af varer i dampskibsepoken, bliver udenlandske varer som fx frugt, kaffe, sukker ikke kun forbeholdt de rigeste som i sejskibsepoken, men bliver hverdagsvarer som alle kan få fat i.

Hvordan bliver varer pakket, lastet og losset?

Varer bliver stadig lastet og losset som stykgods på samme måde som i sejskibsepoken. Men der er nu elektriske eller dampdrevne kraner, og det gør lastning og losning langt hurtigere end før i tiden. Der er lagt togskiner på kajen, hvilket gør, at kranerne kan fragte varer direkte fra skib til togvogn og omvendt. Men trods alle disse forbedringer er der stadig behov for mange hænder, både på land og om bord, når der skal lastes og losses.

FORTÆLLINGEN OM DE TRE SKIBSEPOKER

3 MOTORSKIBSEPOKEN

År 1950-nu
Periode Nutiden

Hvordan ser samfundet ud i Danmark?

I Danmark får man organiseret den velfærdsstat, vi kender i dag. Danmark bliver medlem af EF (det senere EU) i 1972, så vi nu er med i et større internationalt fællesskab. Danskerne bliver også rigere og begynder nu for alvor at importere varer (og kultur) fra USA. Oliekriser i 1970'erne og de senere økonomiske kriser bremser dog lidt for forbrugsfesten – men kun for en stund. En stor del af produktionen af varer bliver flyttet til udlandet, især til tredjeverdenslande, hvor løn- og produktionsomkostninger er billigere. Samtidig bliver containeren og systemet omkring containertransporten udviklet. I de efterfølgende årtier revolutionerede containerens effektivitet vores hverdag, samfund og verdenshandlen. Hvad der præcis gjorde containeren til sådan en verdensrevolution, skal vi høre mere om senere.

Hvilke skibstyper er der i perioden?

Motorskibet bliver i denne skibsepoke det mest effektive og benyttede skib. Der er ikke behov for at skovle kul som på dampskibene, og der kan være flere varer om bord, da der ikke skal bruges opbevaringsplads til kullet. Containerskibe har rigtig meget plads til opbevaring af varer. Samtidig er de hurtigsejlende og har en stor maskineffektivitet. Containerskibe bliver i løbet af 1950'erne og frem til i dag større og større, og man sætter hele tiden nye rekorder for hvor stor varemængde et enkelt skib kan fragte. Det er dog ikke kun containerskibe, der sejler med varer. Nogle varetyper bliver stadig transporteret som stykgods eller i store bulkcarriers, som er skibe med store lastrum til upakket gods, fx korn, malm og kul.

Hvem ejer skibene?

Det er skibsrederierne, der investerer i motorskibene, og de bliver større end nogensinde før. I løbet af motorskibsepoken bliver den globale handel centreret på store, specialiserede internationale rederier som fx det danske rederi A.P. Møller – Mærsk.

Hvordan ser havnene ud?

De danske industrihavne flyttes væk fra byområderne, da der bliver behov for mere plads til de voksende skibe og antal containere. Der bliver bygget containerterminaler med færre ansatte og færre skibe, og der er generelt ikke så meget liv på havnen som før i tiden. Gamle havnebygninger laves om til kontorfællesskaber og lejlighedskomplekser eller rives ned for at give plads til nye aktiviteter.

Hvordan foregår transport af varer?

Motorskibsepoken er særlig kendetegnet ved, at fragt af varer bliver effektiviseret og nye globale transportsystemer bliver oprettet. Disse forbedringer gør, at det bliver ekstremt billigt at fragte varer, primært på grund af udviklingen af containertransporten og dens tilpasning ind i transport- og shippingindustrien. Varer bliver fragtet i lukkede containere hele vejen fra producenten i udlandet til forbrugeren i Danmark. Og nogle containere bliver endda specialdesignet til at køle, fryse og varme så vores varer er friske og klar på hylderne i supermarkederne.

Hvilke varer kommer med skibene?

I dag bliver 80-90 procent af alle vores varer fragtet til søs fra udlandet til Danmark. Alt fra tøj, sko, mad, frugt, elektronik, byggematerialer og meget andet kommer med containerne på et containerskib.

Hvem køber de varer, skibene kommer med?

Alle varer, som importeres til Danmark, købes enten af almindelige mennesker eller bliver brugt i industrien.

Hvordan bliver varer pakket, lastet og løst?

Med containerskibe forsvinder det hårde fysiske arbejde, som ses i sejlskibsepoken og dampskibsepoken. Arbejdstempoet bliver højere både til søs og i havn, havneopholdene bliver kortere, og der investeres i containerterminaler, kranudstyr og IT til styring af containerstrømmen. Et containerskib har kapacitet til at have flere tusinde containere om bord, og da containere har samme standardmål, passer de til de samme transportmidler og containerkraner på havnene i hele verden. Det er disse standardmål, der er opskriften på containerens succes, da de samme containere, på få minutter og uden hårdt fysisk arbejde, kan blive flyttet fra et transportmiddel til et andet til lands, til vands og i luften i hele verden.