

Søfart, opdagelser og kolonier

af cand.mag. Benjamin Asmussen

Indledning

Renæssancen var en periode med mange nybrud. Kirkens stærke autoritet, der havde udviklet sig i middelalderen, blev udfordret, og i åndslivet og videnskaben søgte man tilbage til antikkens græske og romerske tænkere. Det afspejles i selve ordet renæssances betydning. Det kommer oprindeligt fra italiensk og betyder genfødsel. Genfødslen bestod i, at man genopdagede den viden, man mente, der var blevet glemt i den mellemliggende tid, som samtidig fik navnet middelalderen.

Mennesker, der levede i renæssancen, oplevede sandsynligvis ikke dette skift som en omvæltning. Historien foregår langsomt, og eftertidens kategorisering i perioder, ville nok ikke give meget mening for folk i fortiden. I dansk historie vælger man typisk at afgrænse renæssancen til perioden fra år 1536 til 1660. I det øvrige Europa bruger man ofte året 1453 som begyndelsesår for renæssancen. I 1453 blev den byzantinske hovedstad Konstantinopel erobret af tyrkerne, og omdøbt til Istanbul. Efter byens erobring flygtede en lang række lærde til Europa og medbragte deres viden om den antikke tænkning.

Inden for handel og søfart skete der meget i renæssancen. Det vil denne artikel forsøge at give et kort rids af.

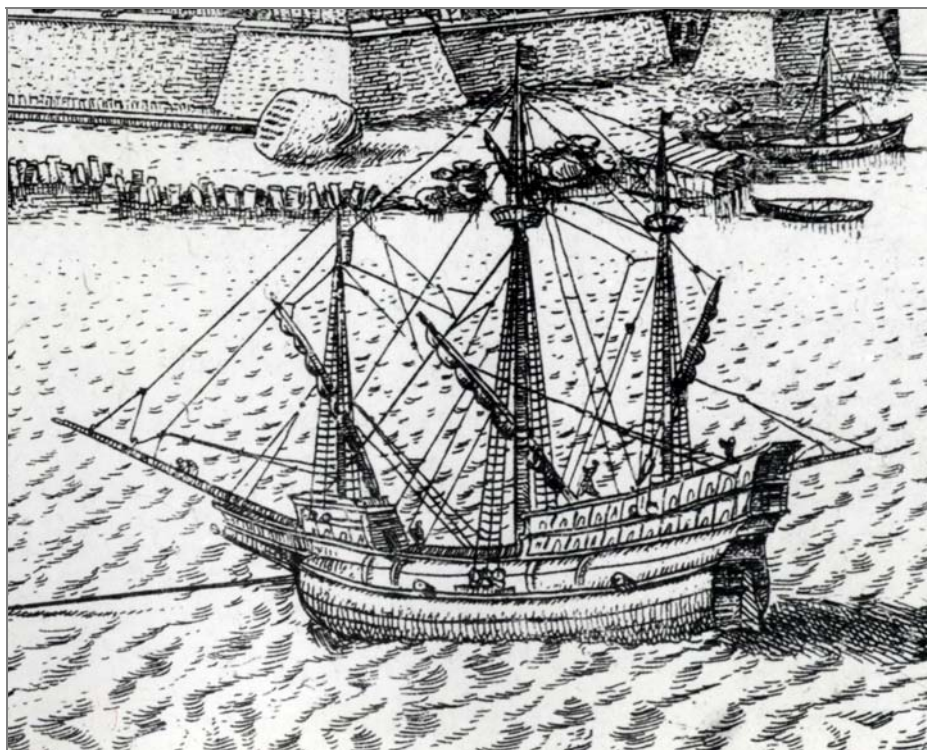
Typer

Når man taler om sejlskibe i dag, tænker de fleste mennesker på store tremastede fuldriggere, som man ofte ser afbildet i reklamer. Mange kender skoleskibene DANMARK og GEORG STAGE eller har set mindre sejlskibe ligge i deres lokale havn. Disse skibe er imidlertid

resultatet af en lang udvikling, der har taget århundreder. I renæssancen var skibene imidlertid ganske anderledes.

I slutningen af sejlskibstiden omkring år 1900 havde de forskellige skibstyper faste typebetegnelser. Brugte man f.eks. ordet skonnertbrig, var alle søfolk straks klar over, hvilken type fartøj der var tale om, hvor mange master og hvilke typer sejl det havde.

I renæssancen var forskellene mellem typerne mindre klare. Samtidigt er det et område, der i nogen grad er blevet overset af forskningen indtil Ole Mortensøns bog *Renæssancens fartøjer* i 1995. Her bliver opdelingerne i typer til gengæld grundigt undersøgt.



Et skib liggende for anker ud for Kronborg. Kobberstik fra 1580'erne.



Nykøbing Falsters bysegl fra 1559, med en vinkende skipper sammen med sinn skibshund om bord på en skude.

Fartøjerne i renæssancen kan meget groft inddeles i tre hovedtyper. Den første og største er *skibet*, hvilket kan lyde mærkværdigt i et nutids-menneskes ører, da vi jo bruger ordet om alle større søgående fartøjer. I renæssancen var et skib imidlertid en fast betegnelse for et større tre- eller firemastet fartøj med en betydelig lastekapacitet. Som regel havde skibet råsejl, det vil sige store firkantede sejl på tværs af skibet.

En anden type fartøj var skuden, der var mindre end skibet. Den havde gerne en eller to master og var mindre end skibet. Nogle skuder var så små, at de kunne ros af besætningen, hvilket var en stor fordel ved vindstille vejr. Nogle havde ikke havde noget dæk, men var åbne helt ned til bunden. Mange mellemstore skibe blev i renæssancen benævnt skuder, selvom de også havde andre mere fremmedartede betegnelser som f.eks. krejter, bojerter, smakker, jagter og galioter.

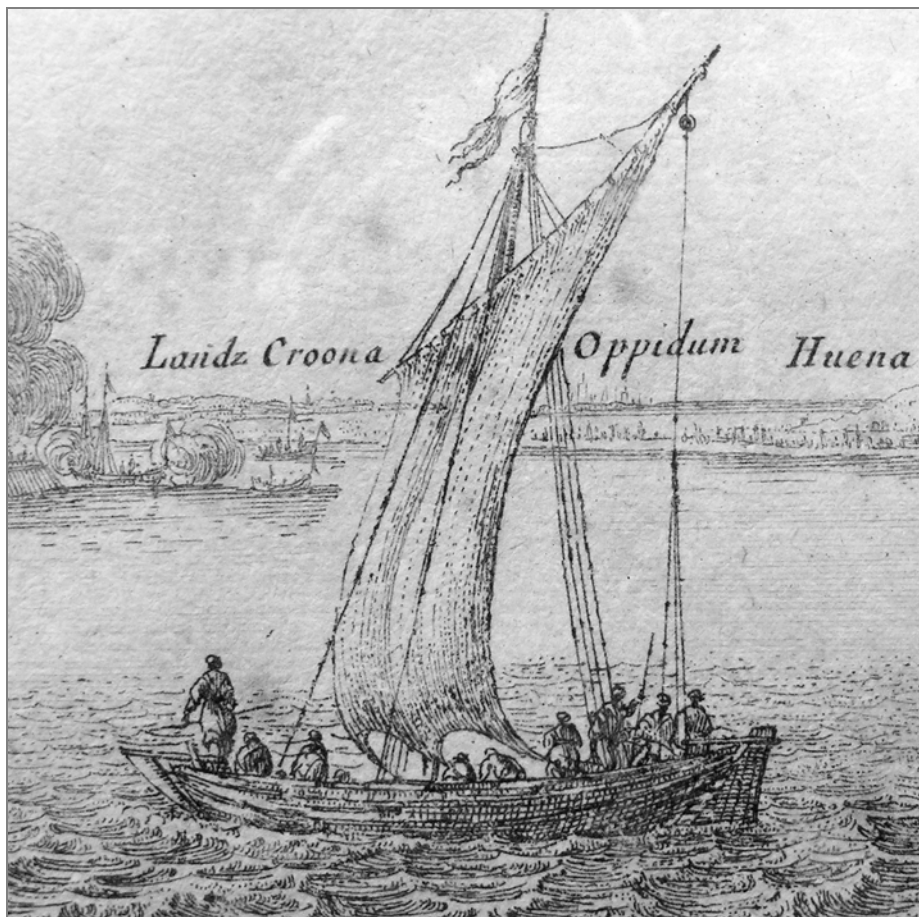
Skuden var et udbredt fartøj i hele Norden, og meget brugt som borgerskib. Borgerskibe var de skibe en by udrustede til at deltage i krige og handel på kongens ordre. Flere steder fandt den lille skude endda vej ind i byers segl. Det gjaldt for



Nykøbing Falsters bysegl fra 1648. Skuden er blevet erstattet af et tremastet skib, og skibshunden ligner nu mere en løve!

eksempel Nykøbing Falster, hvis bysegl fra 1559 viser en skude.

I dag bruges ordet skude som bekendt nedsættende om især ældre skibe. Man kan forestille sig denne betydning af ordet gå langt tilbage i tiden, for hvis man ser på Nykøbing Falsters segl fra 1648, altså små hundrede år senere, er skuden blevet skiftet ud. Det lille borgerskib var ikke længere moderne nok til en by i vækst, og i stedet ser man et



Større båd med sejl og ni mand om bord i Øresund. Kobberstik fra 1658.

stort tremastet skib med vajende flag.

Den mest almindelige fartøjstype i renæssancen var båden. Ordet båd blev brugt som en generel betegnelse, der dækkede over alt fra små roede joller til større både med mast og sejl og plads til let bevæbning og 10-15 søfolk. Båden havde mange fordele. For det første var den billig og forholdsvis enkel at bygge, og for det andet stak den ikke så dybt, hvilket betød, at den kunne komme helt tæt på kysten. Havne og kajanlæg i moderne forstand fandtes stort set ikke i renæssancens Danmark, men mange byer havde dog en skibsbord ud i vandet. Der var dog sjældent dybt nok til at større skibe kunne komme ind, og derfor foregik den meste trafik via både til og fra skibene, der var ankret op længere ude. Derfor havde alle større fartøjer mindst én båd om bord.

Sejlads

Også i renæssancens danske rige var søfarten et meget vigtigt erhverv. I den nære handel blev store mængder af korn sejlet til Norge, hvorfra skibene kunne returnere med norsk tømmer. Fra land til by blev store mængder af blandt andet fødevarer og brænde fragtet med mindre skibe. Fra Hansestæderne, de tidligere så magtfulde bystater ved Østersøen, kom salt, kul, jern og kobber.

Renæssancen var samtidig de store opdagelsesrejsers tid. I slutningen af 1400-tallet havde portugiserne fundet søvejen syd om Afrika, og de første spor af de amerikanske kontinenter var blevet opdaget af Columbus i 1492. De europæiske lande forsøgte at udnytte den nye verdens muligheder ved at oprette kolonier, nogle gange blot til handel, og især senere som et brohoved for en større kolonisering.

Også i Danmark forsøgte man at etablere handelsstationer og senere kolonier i den nye verden. I 1620 blev der etableret en handelsstation ved landsbyen Tharangambadi i det sydlige Indien, som på dansk



Efter nogle vanskelige år i begyndelsen udviklede handelstationen i Trankebar sig til en lille koloni. På dette kobberstik, sandsynligvis fra 1700-tallet, gives der et indtryk af byens størrelse. Øverst på bakken ses fort Dansborg.

kom til at hedde Trankebar. Her byggedes et fort, der kom til at hedde Dansborg, og landsbyen blev befæstet.

Senere kom flere kolonier til. I 1660'erne erhvervedes Skt. Thomas i Caribien, og i 1670'erne havde det Vestindisk-Guineiske kompagni fået størrepunkter på Afrikas vestkyst. Her blev bygget flere slaveforter, blandt andet Christiansborg, som ligger i det nuværende Ghana.

Samtidig var renæssancen tiden, hvor handelen begyndte at blive organiseret på en ny måde, nemlig ved hjælp af kompagnier. Et kompagni havde kongeligt monopol på handel i et bestemt område i en årrække. Det Islandske Kompagni fra 1602 var f.eks. det eneste, der i en periode måtte handle på Island. Andre kompagnier var det Ostindiske Kompagni fra 1616, der havde eneret på alle lande, der lå øst for Afrika, herunder bl.a. Indien, Kina og Japan. I 1621 kom også det Spanske Kompagni til, der handlede med vin og salt fra Spanien.



Træsnit forestillende Antverpens havn omkring år 1515. Der er travlhed i havnen, og for at flytte lasten fra skibene til kajen bruges en stor kran drevet af en trædemølle med en mand i.

Handel

I renæssancen ændrede handelen sig. Hvor det oftest i middelalderen havde været skipperen, der ejede skibet, var skibene nu blevet så store og dyre, at andre ejerformer blev almindelige. Det kunne for eksempel være partsrederiet, hvor flere købmænd og måske søfolk delte udgifterne og indtægterne mellem sig efter et fast forhold.

Hvor handelen tidligere havde været direkte, altså at man fik en penge eller varer direkte i bytte for ens egne varer, blev økonomien nu mere avanceret. Især i Amsterdam og London begyndte købmænd at udstede veksler eller kreditter til andre købmænd, de stoledes på. På den måde kunne handlen foregå langt mere glidende, når man ikke var afhængig af en direkte værdioverførsel ved hver handel, og især større handler blev lettere. Selvom banker og veksler egentlig var en italiensk opfindelse, blev det først i de nordeuropæiske handelscentre, at de for alvor fik betydning.

Krig og fred

I dag skelnes der skarpt mellem skibe bygget til krigsbrug og skibe bygget til handelsbrug. I 1500-tallet var krigsskibe især skibe bygget af borgerne i en by. Disse borgerskibe blev udrustet til brug for kongen i krigstider. I fredstid sejlede de som almindelige handelsskibe. Det ændrede sig i løbet af perioden, da kanonernes betydning for søkrigsførelsen blev større. Tidligere foregik søslag ved at lægge skibene tæt op af hinanden, og søfolk og soldater kunne så gå i nærkamp. Senere i perioden blev kanonerne effektive nok til, at det kunne betale sig at medbringe et større antal. Det gjorde samtidigt, at skibene skulle være af mere solid konstruktion, både for at kunne bære kanonernes store vægt og for at kunne holde til den fjendtlige beskydning. Dermed blev det nødvendigt at udvikle specifikke skibstyper til krigsbrug.

Sammenfattende kan man sige, at søhandelen blev langt mere international og langtrækkende i løbet af renæssancen i forhold til i middelalderen. De store opdagelser, europæerne gjorde, gav store muligheder for handel og kolonisering. Mange af de steder, europæerne nåede frem til, eksisterede der allerede velfungerende handelsruter, og europæernes fortjenste var blandt andet at binde alle disse forskellige handelskredsløb sammen til et stort kredsløb under deres ledelse. Det stillede naturligvis også store krav til skibene og fik udviklingen til at gå endnu hurtigere. Den teknologiske udvikling blandt andet inden for våbenfabrikationen betød samtidigt, at skibene ændrede udseende for at kunne leve op til den nye søkrigs krav.

Denne artikel er en del af hæftet *At finde vej til søs – fire indblik i renæssancens søfart*, udgivet af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg i 2006. Det samlede hæfte kan bestilles på museets hjemmeside www.maritime-museum.dk.