

hos sig selv den ringe forraad af Skov- og Tørveskier, som i Aadsherret er forhaanden«, skrev den rasende overfører, og han tilføjede, at bonden bare kunne købe tømmer ved at sælge ud af sit korn.

Den modsatte situation (at bønderne solgte tømmer og brænde til købstæderne) omtales i indberetningerne fra de mere skovrige områder på Fyn og i Østjylland – samt fra Københavns rytterdistrikt, hvor den store efterspørgsel i hovedstaden uden tvivl har presset priserne stærkt i vejret. Fra Østjylland lød der også klager over, at landboerne indførte træsko og bark til købstæderne; skomagere og handskemagere anvendte bark til behandling af huder.

At dømme efter indberetningerne var den dårlige aflønning af de underordnede skovbetjente en ikke uvæsentlig årsag til, at så meget gik i svang. Ja, visse steder – som fx i Vordingborg rytterdistrikt – modtog hovedparten af dem slet ikke løn, og de var heller ikke fritaget for skat. Så selv om skovriderne forsøgte at undgå underslæb ved at udpege de mest velstillede gård- og husmænd til skovfogeder og skovløbere, var det åbenbart ganske almindeligt, at skovbetjentene lod sig bestikke til at se igennem fingre med andre bønders forseelser – eller ligefrem selv tog del i den ulovlige skovhugst.

Som det ses, er Fritzbøgers kildesamling ikke blot en lækkerbidsken for skovhistoriske feinschmeckere, men også ganske nyttig for historikere med interesser inden for andre sider af økonomisk historie – samt økohistorie, socialhistorie og ikke mindst retshistorie (skovtyveri er en overordentlig interessant kriminalitetstype, fordi den var så udbredt og alment accepteret).

Bogen er forsynet med en stramt disponeret indledning på 11 sider, hvor forfatteren redegør for baggrund og de vigtigste begreber. Der er også korte ind-

ledningsafsnit for hver enkelt af kilderne samt et (meget tekstnært) noteapparat og en ret omfattende ordforklaring. Endelig er bogen forsynet med et kort for hvert rytterdistrikt eller amt. I de fleste tilfælde drejer det sig om tegninger af Abraham Chr. Willarst fra omkring 1720. Kortene giver et godt indtryk af skovens udbredelse i de enkelte regioner. Men mange af reproduktionerne er blevet ret gnidrede. Det ville have været ønskeligt, om kortene var blevet gengivet i større format og anbragt i en lomme bag i bogen.

Jørgen Mikkelsen

Søren Thorsøe, Peter Simonsen and Frederik Frederichsen: *The Dannebrog Fleet 1883-1993*. (Dannebrog Rederi, 1993). 208 s.

En eller anden må have glemt 100 året for Dannebrog Rederiets start, for bogen fejrer det noget skæve 110 års jubilæum. Bedre sent end aldrig kan man sige, for litteraturen om rederierne er ganske beskeden, selv om vi dog lever i en søfartsnation.

Bogen falder i tre adskilte dele: En ganske kort indledning skrevet af rederen Ebbe Wedell-Wedellsborg selv, der skildrer – på dansk – den historiske udvikling, hvor begivenheder i rederiet søges vævet sammen med forhold i branchen, og herunder samarbejdet med andre rederier, samt visse politiske træk i omverdenen. Stort set resten af bogen er – på engelsk – helliget en beskrivelse af rederiet, hvor der tages udgangspunkt i de enkelte skibe i kronologisk orden. Meget minutiøst gennemgås således ikke mindre end 148 forskellige skibe, der konsekvent ledsages af billeder af hvert enkelt skib.

Vi informeres her om de mange tekniske specifikationer fra dets længde, dødvægt, laste- og passagerkapacitet

over antallet af kedler til væftet, hvor skibet er bygget. Endelig følger nogle appendikser af forskelligt tilsnit.

Forskellige træk af de enkelte skibes historie fra søsætning til grundstødning, ophugning osv. belyses, hvorved glimt fra logbøgerne ser dagens lys. Undertiden er det ganske dramatiske historier, vi præsenteres for, mens der i nyere tid oftest er tale om ganske fredelige forløb.

Der er virkelig tale om et meget grundigt og systematisk arbejde, men det er vel de færreste, der læser sig igennem bogen skib for skib. Det er mestendels en opslagsbog, men det er vel at mærke en opslagsbog for »feinschmeckere« udi skibshistorie. Bogens forfattere tilhører da også »The World Ship Society«, der på sidste side annonceres som »enthusiasts, pure and simple« (s. 208), hvilket de har leveret et udmærket bevis for her.

Ved den overordentlig stærke fokusering på de enkelte skibe tabes imidlertid historien om selve rederiet, for slet ikke at tale om den samtid, der har omgivet dem, branchens konjunkturer og regulering. Rederiets historie må med andre ord stykkes sammen via skibenes historie og rederens forord, og det kan derfor være vanskeligt at skabe sig det fornødne overblik. Og det var vel ikke meningen, når bogen skulle handle om rederiet?

Karsten Ronit

Per Rungholm (red.): *Søfartens bog – sådan arbejder dansk skibsfart*. (Foreningen til Søfartens Fremme, 1994). 152 s., 150 kr.

Igen er der tale om en jubilæumsbog. Det er Foreningen til Søfartens Fremme, der i august 1994 havde eksisteret i 150 år, som her fejres. Bogen handler imidlertid ikke om foreningen selv og dens bedrifter i fortid og nutid, men der-

imod om søfarten som erhverv. Den er lagt bredt an, og mange temaer belyses, uden at den nødvendige dybde savnes. Dette synes også at falde godt i tråd med foreningens arbejde, da en af de væsentligste aktiviteter netop er oplysning om erhvervet.

Søfarten defineres her med en vis bredde. Således tages ikke kun den rene erhvervsvirksomhed omfattende rederierne og værfterne med, da afsnit også er afsat til at gennemgå f.eks. søværnet og uddannelsesvirksomheden. De offentlige myndigheder på området belyses også, men det sker alt for kortfattet og uinteressant. Mere plads kunne godt være afsat til at diskutere de offentlige myndigheders virke såvel i Danmark som internationalt. En vis fornemmelse herfor får man dog alligevel gennem de andre afsnit.

Mange forskellige sider af søfartens aktuelle forhold belyses og med særlig vægt på rederierne, ligesom nyere aktiviteter som f.eks. off-shore dimension også inddrages. På denne måde forklares nogle helt fundamentale træk ved erhvervet, som man ikke finder i andre nutidige fremstillinger, hvilket er en klar gevinst. Det skyldes vel egentlig ikke, at disse afsnit har en enestående kvalitet, men derimod at skibsfart i mange henseender er et så ringe studeret erhverv. På den måde udfylder publikationen rent faktisk et hul.

Skibsfartshistorie er som et stykke erhvervshistorie heller ikke en flittigt dyrket gren. Også på dette punkt er bogen ganske interessant, idet nærved halvdel af pladsen er afset til en kompetent gennemgang af den moderne del af erhvervets historie fra 1844 til i dag. Det er nu tidligere afdelingschef i Danmarks Rederiforening Jørgen Holck, der har løst denne opgave. I denne historiske gennemgang får vi også glimt af de enkelte rederiers historie, ligesom der er lagt vægt på at beskrive udviklingen in-