

## ØKONOMISK OG SOCIAL HISTORIE

Ole Mortensøn: *Renæssancens fartøjer – sejlads og søfart i Danmark 1550-1650*. (Langelands Museum, 1995). 286 s.

Der er her tale om en smuk bog og om en værdifuld introduktion til et forsømt emne. Ikke alt kan roses ved denne publikation, men der er tale om en pionerindsats, der som sådan må påskønnes. Desværre er der også tale om en tidsmæssig lidt skæv udgivelse, idet Mortensøns bog udkommer så sent, at dens resultater ikke har kunnet tages i betragtning i den nu udkommende *Dansk Søfarts Historie*.

Hovedemnerne er to. Det gælder for det første om at analysere og beskrive de danske skibstyper i perioden 1550 til 1650. For det andet spørges der, om der fandtes en egentlig maritim kultur i denne tid, eller om søfart og fiskeri kun havde karakter af bierhverv?

Til diskussionen af skibstyperne inddrages samtidens billedmateriale. Forfatteren foretager en kompetent gennemgang af malerier, tekstiler, fliser, segl etc. med skibsfremstillinger og præsenterer de kendte skibsfund, hvor særlig vraget fra Stinesminde i Mariaager fjord og vrage fra Lundeberg er af betydning. Han giver så nogle bemærkninger til tidens almindelige historie og en gennemgang af udenlandske skibstyper, hvorefter læseren kommer til den interessante konfrontation mellem kilderne til de danske skibes fysiske udseende og de skriftlige kilder. De skriftlige kilder, der her drages ind, er bl.a. Listertolden 1642-45, Rudertolden 1630-45 samt rortold og bropengeregnskaber fra flere byer. Det fremgår klart, at den nordiske skudetype indtog en dominerende plads i den indre danske sejlads. Herefter redegør forfatteren sagkyndigt

for renæssancens fartøjer i Danmark med vægt på typerne »skib«, krejer, bojert, skude, færge og båd.

Mindre overbevisende virker gennemgangen af »koffardifarten«, hvor eksempler på de varer, der transporteredes rundt i det danske rige, væsentligst hentes fra Kancelliets brevbøger. Eksemplerne kan faktisk kun vise det kongelige transportsystem, ikke den »private« handel, hvad der ikke gøres klart nok. Fint er det dog at få understreget, hvordan Danmarks deling i bygder – skovbygd, risbygd, slettebygd – er forudsætningen for store dele af den interne danske udveksling. Et eksemplificerende kapitel om den »større sejlads« i Nordsø og Vesterhav rummer bl.a. interessante primærundersøgelser i de stockholmske toldregnskaber; men man undres unægtelig over mangler i den inddragne litteratur: I diskussionen af Rostockhandelen ville det have været svært nyttigt at få inddraget Christliebs præsentation af byens *Seebriefbücher* (1934), og overvejelserne om handelen på England/Skotland ville kunne drage væsentlig fordel af Thomas Riis' studier i dansk-skotske relationer (*Should Auld Acquaintance Be Forgot...* (1988)).

Centralt i afhandlingen står videre understregningen af, at det er forkert at benytte begrebet »bondehandel«. Skipperne levede i tiden efter 1550 ikke primært af avl, men af sejlads. Det giver baggrunden for de følgende overvejelser om en særlig søfartskultur på land og i by. Kapitlerne om de søfarende og livet til søs, om sejlads og rederi etc. indeholder ganske vist mange gode eksempler, men de er unægtelig ofte ikke særlig velstrukturerede, og de rummer irriterende sjusk, som når svenske ord ikke oversættes (»kobbermynt«), og stednavne gengives i deres uformidlede

1600-tals version («Bremmin» for Bremen etc.). Der er imidlertid ingen tvivl om den konklusion, der drages, nemlig at tiden 1550-1650 kom til at rumme en særlig erhvervskultur, en professionel søfartskultur med faktisk alle de grundtræk, der senere knyttede sig til den. Søens folk blev utvetydigt noget særligt i denne periode, og med god grund opfordrer Mortensøn til øget forskning i dette interessante eksempel på samfundsmæssig specialisering.

Bjørn Poulsen

Ole Lange: *Logbog for Lauritzen 1884-1995. Historien om Konsulen, hans sønner og Lauritzen Gruppen*. (Handelshøjskolens Forlag, 1995). 408 s., 246 kr.

Umiddelbart kan det undre, at et skævt 111-års jubilæum markeres. Det skyldes imidlertid, at familien Lauritzens oprindelige købmandsforetagende videreførtes af Ditlev Lauritzen allerede fra 1884, mens selve rederiet »Vesterhavet«, der kom til at udgøre ryggraden i den eksisterende Lauritzen gruppe, først blev dannet i 1895. Siden da har Lauritzens aktiviteter ændret sig i omfang og karakter – rederiet konsolideredes og udvikledes senere til en af de allerstørste koncerner i Danmark. Denne ekspansion har også indebåret en række ændringer i forretningsstrategier og ledelsesforhold, og det er disse problemer, der udgør bogens grundtemaer.

Indledningsvis tegnes et billede af moderne virksomheders udvikling, hvor stadig mere komplekse organisationsstrukturer dannes, og hvor personligt ejerskab og ledelse efterhånden bliver adskilt. Det er velgørende, at Lange giver sig i kast med disse mere almene udviklingstræk og teoretiske pointer og ikke bare lader historien tale for sig selv, selv om det nok er problematisk

alene at give erhvervshistorikeren Alfred Chandler æren for disse udsagn. Den konkrete håndtering af strategi og ledelse behandles gennemgående og giver udmærket struktur på fremstillingen, men først til allersidst diskuteres disse træk samlet. Her finder Lange grund til at revidere nogle af antagelserne og understreger bl.a. den særlige rolle, Lauritzen familien har spillet, hvorved forbindelsen mellem ejerskab og ledelse ikke gradvis, men tværtimod abrupt og på et sent tidspunkt i koncernens historie ophæves.

Desværre er diskussionen for knap, det udmærkede materiale taget i betragtning. Fremstillingen har da heller ikke den traditionelle afhandlings stramme karakter. Den er henvendt til et lidt bredere publikum, hvilket Lauritzen fondet som opdragsgiver sandsynligvis også har ønsket.

Bogen er inddelt i fire hovedkapitler: 1. Opbygning af rederiet, 2. Udvikling af en koncern, 3. Konsolideringen i efterkrigstiden, og 4. Nedgang (og redning). Disse fire faser følger alle den industrielle udvikling og diversificering af Lauritzens aktiviteter, men de følger samtidig nøje forandringerne i ledelsesforholdene. I den første periode stod den gamle konsul Ditlev Lauritzen i spidsen; i den næste overdroges ledelsen til sønnerne, der videreudviklede foretagendet fra midten af 1930'erne; efter 2. Verdenskrig fortsattes makkerskabet mellem de to brødre inden for rammerne af en udvidet koncern; og endelig gled ledelsen helt ud af familiens hænder og overdroges professionelle virksomhedsledere fra slutningen af 1970'erne efter Knud Lauritzens død. Arvefølgen var ikke lagt til rette, hvilket en overgang bragte Lauritzen gruppen ud i store vanskeligheder. Det lykkes at få alle disse faser beskrevet rimelig godt, og det må især fremhæves som et plus, at også den nyere tid er godt beskrevet.