

eksporten over Ribe var domineret af købmænd fra Ribe, Varde og Ålborg, mens man ved de slesvigske toldsteder bemærker købmænd fra Ålborg, Viborg, Vejle og Lemvig. Endelig følges i et kapitel okserne forbi de slesvigske transittoldsteder, Haderslev, Toldsted, Toftlund, Bov, Gottorp og Rendsborg.

Karl-Erik Frandsens bog bygger ikke blot på den tidligere, ganske omfattende litteratur, men også på arkivalisk materiale i godsregnskaber og toldregnskaber fra de anførte toldsteder.

Med sin velskrevne bog giver Karl-Erik Frandsen en klar fremstilling af den ofte meget omfattende transport af stude, fra det østligste Skåne over Fyn og Jylland og videre og fra Vendsyssel gennem Jylland, Slesvig og Holsten til Elben. Ved sammenstillingen af de mange tal fremtræder krisen for adelen i 1640'erne og de udenlandske købmænds voksende andel af eksporten af danske okser. Karl-Erik Frandsen finder det overdrevet at se dette som udtryk for en fundamental krise i det økonomiske system, men det er formentlig med urette, for krisen fremtræder også på andre måder, i skibsfarten og i byernes befolkningstal.

På en meget fornem måde er de ofte komplicerede talforhold, geografiske fordelinger og transportruter illustreret med en udstrakt brug af kort og søjle- og cirkeldiagrammer. I et blik får man herigennem en klar opfattelse af mange forhold.

En fyldig litteraturliste og et navneregister afslutter bogen.

Ole Degn

Leif Svalesen: *Slaveskibet Fredensborg og dansk-norsk slavehandel i 1700-tallet*. Oversat af Vibeke Steinicke Sørensen og Hanne Steinicke. (Hovedland, 1996). 240 s., 398 kr.

Slaveskibet *Fredensborg* blev bygget i

1752-53 og det forliste kun femten år senere ud for Sørlandskysten i Norge, hvor det blev fundet i 1974. I bogen tages afsæt i selve fundhistorien, herpå gennemgås i otte stemningsmættede kapitler skibets sidste sejlads og dets forlis, og til sidst vender vi tilbage til fundet og forfatterens senere rejse i slaveskibets kølvand.

Det er således en noget rodet bog, der i sin helhed gør indtryk af at være forfatterens personlige scrapbog med alle de indsamlede oplysninger om Fredensborg og arbejdet med skibet. Forfatteren er dykker og var med til at finde vraget i 1974 netop på baggrund af bevarede arkivalier, og herefter har han nøje gransket skibets historie. Skibsjournaler, instrukser, inventarlistes, korrespondancer, søforhør og meget andet er gravet frem i arkiverne i Danmark og i Norge, hvortil kommer mere end tusind bjærgede genstande. Det gør skibet til det bedst dokumenterede slaveskib, der nogensinde er fundet i verden, og det er derfor et uhyre vigtigt bidrag til belysning af slavefartens dystre historie.

Især kapitlerne om Fredensborgs sidste rejse er oplysende. Vi følger skibet fra udrustningen i København, ad trekanttruten til Guldkysten og til Dansk Vestindien med slaver og endelig hjemrejsen indtil forliset ved Sydnorge. Gennem de mange citerede kilder får man et solidt indblik i livet ombord på et slaveskib, især i besætningens barske hverdag. Som arkivar Erik Gøbel slutter sit lille, men informative forord, er beretningen spændende som en roman, men ikke desto mindre den skinbarlige sandhed.

Bogen forekommer dog ofte irriterende grundig. Oplysninger om anlæggelsen af Kronborg i 1574 og Øresundstoldens afvikling i 1857 (s. 45f.) er f.eks. overflødige i forhold til slaveskibets historie. Det er dog kendetegnende for forfatterens grundighed – et

hvert tænkeligt spørgsmål er søgt besvaret. Forfatterens ildhu virker dog næsten fanatisk, når han rejser til St. Croix bl.a. for at finde mulige efterkommere af de slaver, som Fredensborg medbragte (s. 188). Det er jo næsten for meget!

Der er tale om et overdådigt smukt og velillustreret værk. Ikke færre end 175 illustrationer pryder bogen, så læseren får afgjort syn for sagn. En gennemført smuk bog, tilmed pædagogisk tænkt med nyttig ordliste m.v. Et pragtværk både i den maritime historie og i dansk-norsk historie i øvrigt.

*Kenn Tarbensen*

Lars Heide: *Hulkort og EDB i Danmark 1911-1970*. (Systemes Teknologihistorie). (Systeme, 1996). 411 s., 350 kr.

Emnet lyder måske ikke særlig spændende på forhånd. Hulkort. Associationerne går uvægerligt i retning af det strengt saglige. De er nyttige, bevares, men at skrive en bog om dem. Det har Lars Heide imidlertid gjort, og resultatet er blevet vældig godt og betydelig mere perspektivrigt, end bogens titel umiddelbart lader ane. Dette er ikke bare historien om en bestemt teknologi (eller rettere to) og dens anvendelse og udvikling i Danmark, men også en branchehistorie og en fremstilling, som desuden behandler administrationshistoriske og virksomhedsledelseshistoriske spørgsmål. Det er derfor en meget givende bog, som tilmed er skrevet i et klart sprog og stillet logisk og overskueligt op.

Bogens første halvdel behandler hulkortteknologiens historie i Danmark, fra den første maskine dukkede op i 1911 (til leje til en bestemt opgave) og frem til 1970, da teknologien havde mistet sin betydning. Det var en teknologi, der kun fik en begrænset anvendelse i det

danske samfund, og som især blev brugt til løsning af statistiske opgaver. I 1950'erne, der blev hulkortenes storhedstid, begyndte den dog også at finde anvendelse til begrænsede bogholderi-opgaver, typisk fakturering og lagerkontrol.

Hulkortmaskinerne udgjorde en overskuelig branche. Antallet af leverandører begrænsede sig til tre med IBM som den vigtigste. Det var også en overskuelig branche, hvad antallet af kunder angik. I mellemkrigstiden var der således tre statslige (D.S.B., Danmarks Statistik og Valutacentralen), og inden for den private sektor dominerede fire (Hafnia, Baltica, Dansk Arbejdsgiverforening og Bladkompagniet). Senere steg antallet. I 1949 regner man med, at der var 75 anlæg i landet, og da en del af dem tilhørte servicebureauer, var antallet af kunder, der brugte hulkort, knap det dobbelte. Liberaliseringen af handelen gav startskuddet til øget anvendelse af hulkort, og som nævnt blev 1950'erne hulkortmaskinernes og hulkortenes storhedstid. Det var dér, man indførte hulrikkerne, de hullede giroindbetalingskort, som dumpede ind af brevsprækkerne og gjorde hulkort til hvermands eje eller måske snarere gæst. Ikke nødvendigvis for det gode; de kunne let blive mødt med småvrissende bemærkninger om, hvad det nu skulle gøre godt for, og tit var noget af teksten hullet ud, så de var sværere at læse end almindelige opkrævninger, men de kom til at indgå i tidsbilledet sammen med Valo og bilfærger og fjernsyn.

Det offentlige stod forholdsvis stærkt i hulkortbilledet. Hulkortbehandling egnede sig bedst til en ikke alt for krævede håndtering af massedata, så teknikken blev taget i anvendelse, når folket skulle administreres. Folkeregistre, valg og indkomstskat blev store opgaver for hulkortmaskinerne. Kommunerne sluttede sig sammen om opgaverne på mere