

- juni 1776. Aage Friis: *Bernstorffske Papirer i Tiden 1732-1835*, bd. 3, København 1913, s. 476f [min oversættelse, DCC]. Feldbæk kender naturligvis kilden.
43. Aage Friis: *Bernstorfferne og Danmark. Bidrag til den danske Stats politiske og kulturelle Udviklingshistorie 1750-1835*, København 1903, s. 252-259. Anton Hübner og Peyrembert kunne nævnes som tilsvarende eksempler.
44. Claus Bjørn: »Den jyske proprietærfejde. En studie over godsejerpolitik og bondeholdninger omkring 1790«, *Historie*, ny række XIII, 1979-81, s. 5.
45. Feldbæk fremhæver de danske ekspeditioner som et nationalt bidrag til den europæiske oplysning (s. 156), men paradoksalt nok negligerer han den modsat rettede og langt vigtigere trafik næsten totalt.

Storhandelens tid i dansk søfart

Af Søren Bitsch Christensen

Ole Feldbæk: *Dansk søfarts historie*, bind III: *Storhandelens tid 1720-1814*. Red. Ole Feldbæk m.fl. (Gyldendal, 1997). 224 s., 388 kr.

Dette glimrende bind af den fortjenstfulde serie om dansk søfarts historie adskiller sig på ét væsentligt punkt fra dets forgængere: Der har stået en mere omfattende forskning til rådighed for forfatteren. Det er iøjnefaldende, at der findes næsten fuldt dækkende kvantitative studier over såvel de vigtigste sejlruiter som skibsflåder. Feldbæk har kunnet trække på egne resultater og på studier af Dan Andersen og Erik Gøbel, hvad angår udenrigssejladserne, og på Monrad Møllers, hvad angår indenrigssejladserne og den kongerigske provinsflåde, samt på forskellige lokalstudier af slesvigske forhold. Kun for Københavns skibsflåde mangler endnu en samlet redegørelse. Feldbæk har også draget nytte af Hans Chr. Johansens database over den indenrigske sejlads i 1787 og har desuden hentet god støtte i sammes talrige, internationalt perspektiverede studier over besejlingsmønstre og varetransport i anden halvdel af århundredet. I det hele taget er bogen kendetegnet ved en frugt-

bar udnyttelse af store mængder litteratur.

Derved er opgaven på én og samme tid blevet gjort nemmere og vanskeligere. Baggrundsstoffet har været tilgængeligt, om end omfattende; men kravet om syntese og analyse er derved automatisk blevet større. Feldbæks væsentligste opgave har derfor bestået i disponeringen og i at fastlægge og fastholde en overordnet forståelsesramme for dansk søfart i 1700-tallet. Hans løsning er kompetent og overbevisende; men også lettere traditionel. Men det kan næppe bebrejdes ham. Dette værk er kulminationen på de sidste to-tre årtiers store fremskridt i forskningen, og det afspejles, hvilket er helt naturligt. Rammen er ganske præcist det, der loves, nemlig *søfartshistorie*: med vægten lagt på skibsflåder, varer, ruter, statslig politik og internationale forhold med et overordnet erhvervsøkonomisk sigte.

Alternativer byder sig ellers til, først og fremmest i form af *maritimhistorie*, hvis der hermed tænkes på en bredere defineret skildring af skibsfarten som del af et maritimt miljø. Hvor det skib, der stikker til søs, blot ses som kulminationen på en erhvervs- og socialstruktur,

der inkluderer alt fra skibsbyggeriet over havnebyernes sociale, kulturelle og økonomiske forhold til regionale økonomiske subøkonomier. Man fristes til at sige, at maritimhistorie er en pendant til den klassiske danske form for social og kulturel landbohistorie, medens søfartshistorien slægter landbrugs-historien på.

Men før kravet om kuldkastelse af den traditionelle søfartshistorie måtte lyde højere end i dag, skal det overvinde et problem. På den ene side tyder en række forhold på, at begrebet *havskab* (efter eng. *seascape*) bør anvendes med samme ret som *landskab*: Næsten alle danske købstæder vendte mod vandet; et forbløffende stort antal af danske husmænd (henimod halvdelen) i før-industriell tid boede i sogne med adgang til åbent vand; og f.eks. bebyggelsesmønstret for herregårde afspejler en orientering mod vandløb og adgang til havet. Endvidere bliver det på allerførste side af denne bog slået fast, at den danske stat med ca. 3.500 skibe sejlede under sit flag i 1806 i forhold til antal indbyggere hørte til blandt verdens største søfartsnationer. Hvis ikke den var den største. Men alligevel skrives historien om det før-industrielle Danmark så godt som altid ud fra en landbrugshistorisk vinkel – med søfartshistorien som et tillæg.

Det er der på den anden side gode kvantitative grunde til. Et hurtigt blik på Svend Aage Hansens beregninger viser, at fiskeri, udenrigsskibsfart og indenrigstransport i 1818 ikke engang kunne mønstre et bidrag på 3% til kongerigets samlede bruttofaktoriindkomst. Nuvel, 1818 er et uheldigt år og siger ikke meget om de foregående 100 år. Mange procent større kan skibsfartens bidrag til bruttofaktoriindkomsten nu ikke have været, om end man selvfølgelig bør tillægge de afledte virkninger for handel og industri.

I det afsluttende – korte – afsnit om »Forskningen« tager Feldbæk faktisk disse tråde op. Han anerkender den foregående periodes nybrydende indsats for at kvantificere søfarten og ser for sig, at det vil fortsætte; og han tilføjer: »Men der er næppe heller tvivl om, at der i den forbindelse vil ske en glidning i interessen fra skibe og tonnage til livet om bord og i land – og at disse undersøgelser må blive af tværfaglig karakter. Den kobling af søfartserhvervet til det øvrige samfund, som allerede er indledt, vil blive fortsat og nuanceret« (s. 223). Feldbæk bevæger sig ind på området med det 55 sider lange kapitel om søfartserhvervet. Hans anvendelse af ordene »livsformer og livsbetingelser« s. 133 skal dog ikke foranledige til at tro, at man nu præsenteres for et etnologisk, endelige teoretisk studie. Det, der følger, er grundige beskrivelser af skibstypernes udvikling; skibenes navne (med den noget bastante sætning: »Skibenes navne er i 1700-tallet vor bedste kilde til søfartens identitet«, s. 139), skibsbyggeriet, ejer- og rederforhold, besætningernes forhold samt livet om bord, i havn og i land. Forskningens nuværende stade gør det ikke muligt for nogen forsker at lægge disse forhold op på et strengt analytisk niveau, hvor den maritime økonomi og det maritime miljø kan undersøges som sektorer over for eksempelvis landbrugets og handelens sektorer. Her ligger en alvorlig udfordring begravet for fremtidig økonomisk historie.

I bund og grund var der intet mærkeligt ved den store skibsflåde, i hvert fald ikke provinsens. Den skyldtes især geografiske forhold inden for helstaten. De danske og norske markeder var komplementære størrelser, der hang sammen konstitutionelt, men som rent geografisk »tilfældigvis« måtte forbindes over vand. På samme måde med provinsens

og hovedstadens markeder. Helstaten udgjorde på denne måde ét rum og ét økonomisk marked, og i tråd med den lykkelige, igangværende fokusering på helstaten betoner Feldbæk flere gange betydningen heraf. Både for den hjemlige og for den udenrigske handel.

Denne arbejdsdeling lader Feldbæk slå igennem i bogen ved at disponere de enkelte kapitler og afsnit efter rækkefølgen: først den danske provins, så Slesvig og endelig hovedstaden. De regionale og lokale særtræk lades aldrig af syne. Bogen er ellers bygget op om to store afsnit om henholdsvis »den lange vækstperiode« 1720-78 og »den florisante periode« 1778-1807. Dernæst følger afsnit om søfartserhvervet, krigen 1807-14 og endelig en sammenfatning og det nævnte personlige bud på fremtidige forskningsbehov. Hertil kommer udtømmende noter.

Men den grundlæggende skillelinie, der hvor vandene skiltes, var den kolossale forskel mellem indenrigsfart og udenrigshandel. Lad os se på indenrigsfarten først.

Den største forhindring for skibsfartens fremgang var det begrænsede indre danske marked og fraværet af danske eksportartikler. Styret koncentrerede derfor i bedste merkantilistiske ånd – men altså også af nødvendighed – sin væksthæmmende indsats til hovedstaden og især til dens kompagnier. Det slår igennem i bogen. Nogle vil måske kunne hævde, at de mange regionale maritime miljøer ikke helt får det, der burde tilkomme dem (selv om de på ingen måde er glemt). Men flere af de regionalt blomstrende skibsmiljøer havde faktisk forsyningen af København som et bærende element. Og byens behov for forsyninger af dansk producerede landbrugsvarer voksede i takt med udviklingen af byen som internationalt betydningsfuld transit- og orlogshavn og som hjemsted for en internationalt aktiv

fragtflåde. Alene i årene 1772 til 1807 lossedes varer til en værdi af 135 millioner rigsdaler i hovedstaden; det svarede til kongeriget Danmarks samlede statsindtægter i samme periode. Og det var endda kun ladningerne fra Asien! Størst var søfartens politiske, kulturelle og sociale følgevirkninger da også i København, hvor den nu nye, selvbevidste borgerstand skulle blive en styrende kraft i det næste århundrede.

Provinsen var under disse forhold trods alt ikke én masse. Overordnet udtrykte årene 1733 til 1769 udpræget kontinuitet; men de enkelte byer var ganske kraftigt differentierede. Og der var tydelige regionale specialiseringer. Til Feldbæks rådighed har først og fremmest stået Monrad Møllers tal for provinsen. I 1733 var Århus og Aalborg toneangivende med i alt 19,5% af provinsens skibsflåde. Men ellers var provinsen ikke for meget at regne i sammenligning med Slesvig, hvor der særligt på østkysten kunne fremvises en fornem række havne med international aktivitet så som Aabenraa, Flensborg og Egernførde. Samtidig stod eksempelvis Vestjylland praktisk talt ikke i forbindelse med København over vandet. København havde et stort opland langs Sjællands østkyst, på Lolland-Falster og på Sydøstfyn. Hvor hovedstaden dominerede, var den tillige ofte nær enerådende. Hvorimod de steder, hvor de fleste skibe anløb fra Norge, var den norske dominans mindre udtalt. Hvor byerne på øerne vendte mod nord, var Norge dominerende. Ligesom i de fleste østjyske byer, bortset fra Ebeltoft, Grenå og Mariager, der forsynede København med brænde og kalk. I 1769 er billedet noget nær det samme, med en mindre generel forskydning til norsk fordel og kun med en lidt større samlet tonnage. Alligevel er transportmønstret brudt afgørende op. Købstædernes egne fartøjer var nu ikke længere eneherskende i far-

ten mellem hjemhavn og hovedstad; ærøboerne og Dragørskipperne havde lagt sig imellem forsendelses- og modtagelseshavn.

Dragørskippernes succes hang vist nok især sammen med deres større produktivitet: de sejlede mere, men med mindre mandskab. I 1769 stod de for ikke færre end 45% af den provinstonnage, der anløb København. Ærøboernes fremgang hang på den ene side sammen med deres flittighed, men også og nok så afgørende med de østlesvigske byers, især Flensborgs, bredere internationale orientering. I disse byer kunne de nemlig hente baltiske varer, norsk tømmer og lokale teglsten, og det gav dem en returvare for det korn, de fra omkring 1735/40 begyndte at opkøbe.

De store ændringer i provinsfarten finder sted i den florissante periode. Ved indgangen til 1800-tallet var skibsflåden således godt og vel fordoblet i forhold til århundredets begyndelse. Men grundmønstret forblev det samme som i 1733/69: Præferencerne for enten Norge eller København var i store træk uforandrede, om end de norske anløb vandt lidt frem på bekostning af hovedstadens. Baggrunden har ikke mindst været tømmerleverancer til de udflyttede gårde og den forøgede korneksport. Men under overfladen var der forskydninger. Medens de otte største toll-distrikter i 1733 havde tegnet sig for godt 47% af provinsflåden og de otte mindste for knap 5%, var tallene i 1807 66,4% og 1,3%. Og navne på listen blev skiftet ud. Blandt de otte største i 1733 var Nakskov, Grenå, Hadsund og Ebeltoft væk fra listen i 1807. Fortrængt af de nye maritime miljøer Dragør, Fanø, Bornholm og Tåsinge (der figurerede under Svendborg).

Kendetegnende for disse var, at de alle varetog rent distributive opgaver. Betyder det, at provinssøfartens udvikling var en rent afledet effekt af landbo-

reformer og velstandsstigning – et blot og bart redskab? Og var statens rolle virkelig så tilbagelænet, som Feldbæk mener? I store træk ja. Men hvor Feldbæk i sin skildring af udenrigsfarten konstant har blik for statens anvendelse af søfarten som et aktivt medie, der kunne skabes og udvikles, træder statens rolle for indenrigssejladsen trods alt for vagt frem. Baggrunden for Dragørskippernes fremvækst var ikke mindst statslig. Ved nærmest at vinde hævde på eksempelvis fragten af det kongelige magasinkorn fra midten af 1700-tallet fik Dragørbådene en kolossal fordel. De behøvede ikke at afvente en fuld skibsladning af øvrige varer, men kunne nøjes med at supplere magasinkornet. Derved kunne de sikre sig kontinuitet i besejling af provinshavne, der måske vanskeligt kunne bære en fuld fragttid og igen. I bogen får magasin- eller skattekorntet vel 10 linier med på vejen, men alene dets mængde berettiger til mere. I slutningen af 1760'erne blev der f.eks. årligt udskrevet over 110.000 tdr. Og det meste heraf skulle transporteres over vand, hvilket ikke mindst Dragørskipperne stod for. Og deres dominans varede ved, også efter kornskatten i 1791/92 var omgjort til en pengeskat. I 1795/96 blev naturalieleverancer nemlig udskrevet på ny. Og da amtsforvalteren fra Ribe forelægger de indkomne bud på transporten fra de lokale skipper for Rentekammeret, må kammeret bide i det sure æble: »Til Ribe går ingen Dragør skipper, og følgelig må vel dette tilbud antages«. Af den samlede udskrivning blev de 21.424 tdr. sejlet i Dragørbåde og blot 4.799 tdr. i andre både (Rigsarkivet, Rkt. 246.106).

Et andet område med statslig subvention var præmieringen af forsyningsfragter til Norge i indfaldne eller truende nødår. I 1772 og 1781/82 udstedtes således otte plakater om præmier for forsendelse af kartofler, korn og mel til

Norge. Erfaringerne fra kornskatten og fragtpremierne skulle ikke mindst komme til deres ret under den dramatiske forsyning af Norge efter 1807. (Og for den sags skyld også i de samtidige provideringskommissioner til understøttelse af trængte danske områder, især København og Sjælland.)

Der kan altså være en tendens til at skildre indenrigsfarten som lidt for rutinepræget. Et forhold, der ligger uden for Feldbæks ansvarsområde, for så vidt som den eksisterende forskning lader ham i stikken. Der savnes i høj grad kalkuler over økonomien; først og fremmest for at få svar på »transaktionskostningernes« eventuelle nedbringelse. Opererede man på et ukendt marked, eller var transaktionerne aftalt i forvejen – evt. efter kontrakter? Hvor længe lå skibene i havn? Hvordan blev en returladning trommet sammen? Forhandlingen og rutinerne i de norske havne er ikke mindst interessante. På et abstrakt plan var udvekslingen af danske for norske varer funktionel – noget for noget – men hvordan foregik det? Hans Chr. Johansen har således (i festskriftet til Ole Feldbæk) peget på, at i farten mellem København og Norge var der i 1787 flere liggedage i København end i Norge: 20 mod 15. Men også 15 dage er da ganske lang tid.

Lad os derefter gå over til udenrigsfarten. Allerede før den florissante periode var det et særligt dansk træk ved udenrigsfarten at udnytte hele det økonomiske rum inden for helstaten med dets forskellige muligheder. Hvortil Feldbæk tilføjer, at det netop var styrets intention, at helstaten skulle fungere som et fællesmarked. Således brugte danske redere at indlede sejladsen ved at gå til en norsk, islandsk eller finmarsk havn efter en salgsvare, som så blev afsat i britisk eller kontinental havn. Ellers påbegyndte skibene ofte rejsen ved at gå dybt ind i Østersøen for at få en fragt

til Vest- eller Sydvesteuropa. Derfra tog de så sidenhen fragt tilbage til en havn ved Elben eller i Østersøen; eller de returnerede til hjembyen for at blive lagt op for vinteren. Funktionelt betraget trådte danskerne – sammen med andre søfartsnationer selvfølgelig – ind i det tomrum, Nederlandenes økonomiske nedtur havde efterladt i forbindelsen mellem Middelhavet og Baltikum. Men dertil krævedes Middelhavets åbning for handel. I 1747 kunne de første algeriske søpas udstedes til danske skibe, og 1751/53 blev der indgået traktater med Tunis, Tripolis og Marokko og i 1756 med sultanen af Konstantinopel. Middelhavet åbnede sig for danskerne. Men det skete langsomt. Endnu til de første år af 1770'erne var der eksempelvis kun tale om 10-20 københavnerskibe om året, ofte overgået af Flensborg. Større betydning havde da Vestindien- og Vestafrikafarerne, både i trekantsruten og i direkte sejlads fra København.

Feldbæk fortsætter i denne bog sin rehabilitering af enevældens merkantilistiske, økonomiske politik. Hvorved han i øvrigt er i overensstemmelse med megen international forskning, uden at han anvender dele af denne forsknings strikse økonomiske teori. Politikens berettigelse lå i krisen i 1720-30'erne, der affødte »en sammenbidt og konsekvent merkantilistisk vækstpolitik« (s. 63). På samme måde med kompagnierne. I en begyndelsesfase har de deres berettigelse; og så må andre hensyn, herunder især den frie markedsdannelse, vige til deres fordel. Men når de havde medvirket til en solid etablering af nye markeder og ruter, kunne de for statens skyld gerne opløses. Således som det skete med Vestindisk-guineisk Kompagni, der opløstes i 1754, og Asiatisk Kompagni, hvis oktroj udløb i 1772 og kun blev forlænget med 20 år og derpå yderligere 20 år og da kun gjaldt sejladsen på Kina og handelen med kinesiske varer.

Feldbæks merkantilismesyn er altså positivt: Idealet havde aldrig været en stats- og monopolstyret økonomi, men »den friest mulige søfart og handel« (s. 64). Da ressourcerne ikke længere var helt så knappe, kunne idealet gradvist føres ud i livet. En liberalisering, men ikke efter en liberalistisk doktrin. Og som fik et paradoksalt forløb al den stund, den begejstrede modtagelse af Adam Smiths *Nationernes Velstand*, oversat til dansk allerede i 1779, blev fulgt af en fornyet og omfattende statslig intervention: den gigantiske satsning på fangst i Nordhavet samt tre helt nye handelskompagnier, hvis anlægs- og driftskapital staten ligefrem skaffede til veje, foruden at den tog direkte del i ledelsen.

Det nye styre i 1784 var ifølge Feldbæk ikke – på trods af egne påstande – svorne tilhængere af nogen dogmatisk eller principiel liberalisme. For så vidt tog de tråden fra tidligere op og begyndte afløsningen af de statstøtteordninger, der nu var blevet overflødige. Og på den anden side udbyggede de statens engagement i forbedringen af infrastrukturen: vejvæsenet og provinshavnene (hvis forhold for øvrigt får for lidt omtale). Men det er spørgsmålet, om disse aktiviteter overhovedet skal beskrives under etiketten »liberalisme eller ej«. Termen økonomisk modernisering falder bedre for. Feldbæk fremhæver, at den delvise frigivelse af Islands- og Finmarkshandelen især var et spørgsmål om besparelser på statens udgifter. Og ophævelsen af kornmonopolet skulle især være udsprunget af, at producenterne nu var stærke nok til at klare sig uden. Men baggrunden for ophævelserne skal suppleres med det, der blev indført i stedet. Den store kornhandelsforordning af 26. maj 1788 er således spækket med tanker om institutionelle ændringer, der skulle skabe økonomisk vækst. Og modernisering.

Et højdepunkt i bogen er den instruktive analyse af den internationale baggrund for den florissante periode og den nationale politik. Vægten er naturligt lagt på hovedstadens oversøiske aktiviteter. Men den øvrige fart belyses klart. Efter 1778 begyndte danske provinsskibe langsomt at blive indsat i international fragtfart. Besejlingen af havnene længere inde i Østersøen: Wismar, Rostock, Danzig, Königsberg, Memel og Riga voksede. Og især efter 1795 udvidedes provinsskibenes sejlruiter til Sydeuropa. Og stadig var Flensborgs handelsflåde den københavnske mindst jævnbyrdig i sejladsen på Middelhavet og til Spanien og Portugal, såvel i den tidlige periode 1747-71 som i den sene, florissante, 1778-1807. De tre slesvigske havne, Flensborg, Aabenraa og Sønderborg, var basis for en trafik, der gik fra Slesvig til bunden af Østersøen efter fragtladninger til nederlandske, britiske, franske, spanske og portugisiske havne. Derfra gik de ofte videre ind i Middelhavet, hvor de kunne deltage i den lokale indenrigsfart. Hjemturen gik da med en fragt til Hamborg, Amsterdam eller Østersøen.

Hviler afsnittene om den oversøiske handel på kendt stof, er det dog ikke ensbetydende med, at der ikke er nye og til lejligheden foretagne studier. Der er en værdifuld oversigt over det store nordhavsprojekt fra midten af 1770'erne. Der fremlægges første skitser over den begyndende sejlads på Nord- og Sydamerika i 1780- og 1790'erne. Samt en samlet skildring af højkonjunktoren for sejlads under dansk flag i den interasiatiske fart – den såkaldte *country trade* – under revolutions- og Napoleonskrigene. Her nåede udnyttelsen af det neutrale danske flag et spekulativt højdepunkt, hvor skibe fra de krigsførende nationer for en billig penge købte danske papirer og flag i Serampore og Trankebar. Prisepapirer vedrørende op-

bragte danske skibe fra High Court of Admiralty m.v. tilføjer statistikkerne kolorit og lader de menneskelige skæbner foruden de forretningsmæssige tråde træde frem. Det samme gælder anvendelsen af britiske licenser til nordhavsfarten efter 1808.

Som også øvrige anmeldere af diverse bind af søfartshistorien har påpeget, lades man i stikken med hensyn til nau-

tiske udtryk, skibstyper m.v. En simpel tavle over de forskellige skibstyper i rette målestokforhold havde været rart. Det er dog kun en enkelt skønhedsplet. Man behøver næsten ikke sige, at også dette bind er fornemt udstyret – en ny målestok er hermed sat. Og man behøver slet ikke nævne, at også denne gang er Feldbæk velformuleret og elegant.