

grænsede folkelige foreninger og bevægelser.

Bogen er inddelt i 19 kronologiske afsnit. Der indledes med et kapitel om den geologiske naturhistorie. Det kan altid diskuteres, om den hører med i historiske fremstillinger. I dette tilfælde er det særdeles rimeligt, da »resourcegrundlaget« ses i sammenhæng med den menneskelige udnyttelse af det.

Flere kapitler kunne bruges som generelle introduktioner til alment histori-

ske emner. Det gælder især afsnittene om kirken og udskiftningerne af de to landsbyer. Som overordnet tema for kapitlerne er nærmest valgt de enkelte lokaliteter og menneskene, der har haft tilknytning til dem, men overskueligheden går ikke tabt af den grund.

Bogen er forsynet med et nyttigt sted- og navneregister og er rigt illustreret. Forfatterne har slået et stort brød op og har kunnet bage det.

Jens Skriver

ØKONOMISK OG SOCIAL HISTORIE

Anders Monrad Møller: *Dansk søfarts historie*, bind IV: Med korn og kul 1814-1870. Red. Ole Feldbæk m.fl. (Gyldendal, 1998). 256 s., 250 kr.

Anders Monrad Møller, Henrik Dethlefsen og Hans Chr. Johansen: *Dansk søfarts historie*, bind V: Sejl og damp 1870-1920. Red. Ole Feldbæk m.fl. (Gyldendal, 1998), 268 s., 250 kr.

Den store danske søfartshistorie på i alt syv bind er med dette nået frem til det fjerde og femte bind. Det fjerde omhandler tiden mellem Napoleonskrigene og dampskibenes sejrsgang. Undertitlen »Med korn og kul« understreger de dominerende fragter i netop denne periode, hvor industrialismen meldte sit indtog i Danmark og landet i stadig højere grad blev en del af den internationale økonomi og vareudveksling.

Forfatteren er den bekendte søfartshistoriker i perioden Anders Monrad Møller, der allerede som student gjorde sig bekendt gennem publiceringen af sit speciale om Københavns handelsflåde 1814-32. Studierne fortsattes og nåede en foreløbig kulmination med disputat-

sen i 1981 *Fra galeoth til galease*, der i 1988 blev fulgt op med bogen *Jagt og skonnert*. En særlig interesse har forfatteren også vist de danske konsulatsindberetninger. Konsulater blev netop oprettet rundt om i verden i begyndelsen af 1800-tallet – ikke mindst for at hjælpe den danske skibsfart i det fremmede.

Det er således en særdeles kompetent forfatter, der behandler dette vigtige afsnit af dansk søfarts historie. På mange måder bliver det en naturlig syntese af en lang forskningsindsats. En af forfatterens teser har været at beskrive og analysere provinssøfarten, hvilket flere gange lykkes særdeles overbevisende. Det er måske også forklaringen på, at nærværende fremstilling indledes med en beskrivelse af Louise af Vornæs' rejse fra Tåsinge til København med bølgebrænde. Her anvender forfatteren igen stof fra sit meget store forfatterskab og sin store baggrundsviden. Han lader skipperen besøge toldkammeret i Svendborg, og forfatteren går derfor naturligt i toldarkiverne. Hans Jensens skibsregnskab er det også lykkedes forfatteren at finde, og alt det betyder, at der gives et meget præcist og indgående billede af

denne så typiske rejse mellem provins og hovedstad.

Er første del af bogen således velkendt og på det nærmeste en genfortælling af forfatterens tidligere fremstillinger, så præsenteres læseren trods alt også for nyt stof og nye sammenhænge: statens engagement som dampskibsreder, og der følger en beskrivelse af »skibsbro og havnebassin«, to meget afgørende fornyelser, der absolut var påkrævede, hvis regelmæssig dampskibssejlad skulle lykkes. Videre behandler forfatteren i et afsnit søkort, fyrskibe og bjergningsfatøjer og etableringen af den organiserede navigationsundervisning. Siden følger også et afsnit om forhyring af søfolk, lønforhold og forholdene om bord med en beskrivelse af kahytter, lukafer og forplejning. Et mindre afsnit berører også sømandshjemmet derhjemme. Ejendomsforholdene til skibene har fået et særskilt afsnit – fra familierederiet og partsrederiet til det mere moderne aktieselskab, der blev stadig mere nødvendigt, efterhånden som kapitalkrav til ikke mindst dampskibene blev stadig højere.

Bogens fremstillingsdel afsluttes med et afsnit, der er kaldt »Provins og hovedstad, sejl og damp i tiden 1814 til 1870«. Heri ligger, at begge elementer kan opfattes som konkurrerende, men lige så meget, at de supplerede hinanden. Provinssøfarten var nemlig ikke noget uden de mange rejser til hovedstaden, og dampskibene overtog efterhånden den regelmæssige passager- og fragtrafik og overlod sejlskibene til de tungere og mindre regelbundne rejser.

Bogen sidste afsnit hedder »Forskningen«, der desværre har fået en noget stedmoderlig og for kortfattet behandling på kun godt en side. Her er der ikke taget nævneværdig hensyn til den omfattende lokalhistoriske provinslitteratur. Under »Kilder og litteratur« kunne man nok også have ønsket sig, at de ældre re-

deriarkiver fra Erhvervsarkivet var frekventeret eller i de mindste omtalt som anbefalingsværdige. Hvis ikke materialet benyttes i sådanne sammenhænge – hvornår så? Ærgerligt er det også, at de spændende værftsarkiver fra Glasgow-området med det bekendte Renfrewværft, der leverede adskillige skibe til de første provinsrederier, ikke er udnyttet. Det bekendte erhvervsarkiv i tilknytning til Glasgow universitet er jo ellers i vores moderne tid kun på »et kiks afstand«. Træk om betaling og tekniske krav til skibene ville måske kunne have bidraget med ny viden.

Den anvendte litteraturliste er desværre også noget tynd, og større monografier fra de senere år glimrer ved deres fravær – Århus havns historie i to bind på i alt 500 sider kunne vel nok rumme oplysninger af relevans for fremstillingen.

Bogen er naturligvis særdeles vel illustreret med masser af billeder i såvel farve som sort/hvid. Det er blevet en spændende fremstilling, som naturligt ægger til nye spørgsmål og mere forskning. Kilderne findes, og ubesvarede spørgsmål stilles af forfatteren. Målet med Forskningsrådets projekt er naturligvis at skabe fornyet interesse for søfartshistorien. Det er så absolut lykkedes med dette bind, der vil være et godt afsæt for såvel speciale- som ph.d.-studerende. Det skal tilføjes, at sjældent er bøger så grafisk gennemarbejdede, som det her er tilfældet. Det er Jens Lorentzens sikre hånd, der har præget hvert enkelt opslag.

Det femte bind dækker, hvad der kan kaldes industrialismen til søs: det tids-spand, hvor sejlskibene først erstattes af dampskibene og dampteknologien siden af en ny teknologi: dieselmotoren.

Dette bind har tre forfattere. Anders Monrad Møller fortsætter sin fremstilling fra det foregående bind. Han er overdraget at tegne de brede udviklings-

linier, mens Henrik Dethlefsen under overskriften »Søfolk, damp og faglig kamp« beskriver søfolkenes organisering. Økonomi, søfartskonjunkturer fragtrater og talmæssig udvikling er naturligt overladt til Hans Chr. Johansen.

Det er en umådelig spændende periode, der belyses. I starten var den præget af utallige provinsinitiativer med mindre lokale dampskibsrederier, ofte med direkte eksport til England. Initiativerne blev lokalt fulgt op med fjord- og bugtrederier, der på det nærmeste støvsugede kystoplandets landbrugsprodukter, alt for at lade dem eksportere med det lokale rederi mod vest.

Det varede imidlertid ikke mange år, før koncentrationen, symboliseret ved DFDS, betød, at dette rederi voksede sig stadig større, omlagde ruter til fordel for hovedstaden og centraliserede den vestvendte eksport. De lokale købmænd og eksportører mistede initiativet, blandt andet fordi kapitalkravene voksede så voldsomt. Større rederivirksomhed blev på det nærmeste en hovedstadsaktivitet.

Overgangen til dampskibe betød samtidig, at rutefart og fartplaner blev en del af hverdagen. Det betød også, at rederne ikke længere havde tid til at vente, til der var f.eks. vand nok i havnene til skibene. Alt det medførte en hektisk byggeaktivitet og moderniseringer af de gamle købstadshavne og skabelsen af anløbsanlæg langs fjorde og rundt om i de større eller mindre danske bugter. Også dette aspekt er belyst. Kort med angivelse af vanddybder viser, at der i Ebeltoft kun var 2,5 meter vand, og at havnen i Dragør kun tilbød 1,9 meter. De største dybder fandtes i København med 6,9 meter og i Århus med 5,7 meter. Tilsvarende kort fra 1919 demonstrerer overbevisende, hvilken kæmpeindsats der i de mellemliggende år var lagt i modernisering og uddybning af de danske havne, alt for at tilfredsstille udviklingens krav.

Effektiviteten betød, at konkurrencen blev så stærk, at det gamle småskibserhverv med jagter og galeaser ændrede karakter. De gamle sejlfartøjer måtte nøjes med at tage de laster, dampskibene ikke havde tid til at losse og laste.

Med i billedet hører også etableringen af det store udvandrerraderi – nationens stolthed – Thingvallalinien, der endte med at blive overtaget af DFDS under navnet Skandinavien Amerika Linien. Det havde landets største skibe og var som sagt nationens stolthed, der først »kæntrede« efter nærværende binds slutning i 1930'erne. Nye store rederier kom til, der hævdede Dannebrog på verdenshavene. Her tænkes ikke mindst på ØK, der hurtigt fik en central betydning og som teknologisk innovator med dieselskibe skabte søfartshistorie.

Illustrationer, grafiske opstillinger og layout er en nydelse. Alt gør, at det er en fornøjelse at sidde med værket i hånden, og man må derfor ønske og håbe på, at værket må få stor udbredelse, for bogen indeholder analyser og beskrivelser, der er den direkte forudsætning for vort moderne samfund.

Henrik Fode

Steen Ousager: *Fra søjle til plan. Hudevad Radiatorfabrik A/S 1936-1996.* (Odense Universitetsforlag, 1996). 180 s., 250 kr.

I min lille lejlighed er der brede vindueskarne med radiatorer under og et smalt badeværelse, hvor der også hænger en af slagsen. De er allesammen monteret med Danfoss-termostater. De fire under vinduerne er klassiske, buttede søjleradiatorer af mærket *Golf*, mens den på badeværelset hedder *Hudevad*. Skal man have en ny *Golf*, bliver det en Folkevogn, for Hollesens Fabrikker i København drejede nøglen om i 1980 efter uhelbredelig økonomisk sygdom. I 1930'erne, da radiatorer var et nyt fænomen, var Holle-