

merne omkring regulering af »naturlige« monopoler, og det var jo netop flyselskabernes situation.

Der introduceres også virksomhedsorienterede fremstillinger af samspillet mellem IT og virksomheder i form af Andrew L. Friedman og Dominic S. Cornford: *Computer Systems Development: History, Organisation and Implementation* (1988) og fire af James Cortadas bøger. Friedmans og Cornfords bog er ikke anvendt i bogens centrale dele. Cortadas bøger er udmærkede kompilationer, med en række gode kommentarer. De er glimrende til at lokalisere hans omfattende materiale, hvilket ikke synes udnyttet. Der findes en række udmærkede virksomhedshistoriske undersøgelser omkring edb-branchen, der rækker op til de seneste år. Herfra er kun en enkelt, populær bog anvendt. Denne bog og Cortadas bøger er kun anvendt i afsnitsindledninger, til at redegøre for konteksten. Det er fint nok, men det udfylder ikke behovet for en analyse af samspillet mellem IT og virksomheder.

Den organisatorisk snævre tilgang til problemerne omkring IT og virksomhedsorganisation gør, at udvikling flere steder kommer til at virke som en stærkt drivende kraft, dvs. teknologideterministisk (fx s. 404: »Increasingly ... IT put an ever-greater pressure in SAS«).

Når vi ser på den tekniske udvikling omkring os, kan vi let føle os afmægtige, men den teknologiske udvikling har aldrig været entydig. En bredere analyse kunne belyse dette vigtige forhold.

Lars Heide

Frank A. Rasmussen, Bent Vedsted og Hans Chr. Johansen: *Damp og diesel 1920-60*. Dansk Søfartshistorie, bd. 6. (Gyldendal, 2000). 256 s.

Den store danske søfartshistorie er med dette bind nået frem til en afgørende

brydningstid. Ikke blot forsvinder de sidste professionelle sejlskibe, men også byggematerialer ændrer karakter, ligesom dampmaskinen afløses af dieselmotoren. Alt er nu på det nærmeste jern og stål. Hertil kommer, at skibene bliver stadig større og drevet stadig mere effektivt, alt for at forrente et stadig større kapitalapparat. I perioden får nye skibstyper afgørende betydning som f.eks. tankskibe og kølebåde, men også færger beregnet til transport af køretøjer over kortere eller længere afstande.

Ganske som i de foregående bind rejses der en lang række spørgsmål, opdelt i fire hovedafsnit. Handelsflåden belyses i tal og størrelser, byggesteder og skibenes navne analyseres, og så er der naturligvis en belysning af tidens stadig mere effektive navigationsmidler. Herefter følger et afsnit om sejlads med beskrivelser af trampskibe, liniesejlads og rutesejlads opbygget i kronologiske delafsnit. Ind imellem fortælles historien om skoleskibet Kjøbenhavns forlis, før tilsvarende spørgsmål rejses til tiden frem mod 1960. Endnu en katastrofe afslutter denne del: Grønlandsskibet Hans Hedtofts forlis i 1959. Bogen sidste afsnit omhandler besætninger og redere.

Det hele er naturligvis pænt og ordentligt illustreret. Der er talrige grafiske opstillinger i farver, der nydeligt og sobert beskriver ikke blot tonnagen fordelt på alder, men også på damp- og motorskibe. Der er gjort en betydelig indsats for at fremskaffe billeder i såvel farve som sort/hvid. Desværre virker det, som om arbejdet med færdiggørelsen af bogen har været præget af et ubehageligt hastværk. Billedteksterne virker ikke alle lige gennemarbejdede: »Sejlede en årrække ...«. På s. 43 fortælles historien om hvalfangerskibet Thorshovdi, men den bliver ikke gjort færdig. Hvordan ender historien om det skib? Mere alvorligt er det f.eks. på s.

50, hvor det oplyses, at de velkendte DFDS-natbåde mellem Århus/Aalborg og København havde en længde på 300 meter. Det virker, som om forfatteren selv tror på, at skibene virkelig var så store, for teksten oplyser, at de var blandt de største danske passagerskibe. En konsultation af Danmarks Skibsliste reducerer imidlertid hurtigt skibene til et langt mere beskedent format. Hans Broge og H.P. Prior var ganske vist henholdsvis 310,6 og 322,3, – ikke meter, men derimod fod. Skibenes længder skal med andre ord reduceres med godt to tredjedele!

Det er ganske interessant læsning, men når den sidste side er vendt, sidder læseren alligevel tilbage med adskillige spørgsmål. Hvorfor gik det, som det gik? Hvorfor voksede nogle rederier kraftigt, mens andre blev mindre? ØK havde i 1935 mere end 25 store moderne skibe og i 1960 omkring 40. Siden forsvandt de ét efter ét. Et typisk, mellemstort dampskibsrederi kunne med fordel have været analyseret. Det kunne have været Dampskibsselskabet »Heimdal«, der i øvrigt slet ikke omtales. Skonnerten Freia af Rønne beskrives på denne måde, last for last. Så hvorfor ikke også en trampskibsdamper? Heimdal var et typisk trampskibsrederi, der sejlede over hele verden, men lukkede, da denne bog slutter, på grund af forkert omstilling. Historien om Mærsk-skibenes succes er bekendt, men også her kunne der have været trukket læresætninger frem. Hvorfor denne enestående succes? Internationale udblik til måske blot udviklingen i Norge og Sverige savnes også.

Henrik Fode

Nete Balslev Wingender: *Firkløveret og ildsjælene. Dansk sygeplejeråds historie 1899-1999*, 1-2. (Dansk Sygeplejeråd, 1999). 349 + 205 s., 273 kr. (medlemspris).

Dansk Sygeplejeråds 100-års jubilæum markeredes blandt andet med dette pragtværk. Rent fysisk er det en fornøjelse at have så smukt et værk foran sig. Tryk og billedmateriale, ja hele layouten, er en fryd for øjet. Kun det ved lampelys stærkt reflekterende papir er en straf for samme øje.

Forfatterens letflydende stil er en glæde. Kirsten Stallknecht havde i sin formandsperiode bestemt, at jubilæumsskriftet ikke skulle være en traditionel jubilæumshistorie, men den historie, som kildematerialet kunne afspejle for en faghistoriker. Den mest iøjnefaldne konsekvens heraf skulle være, at personhistorien skulle træde i baggrund i teksten, men des tydeligere frem i billedmaterialet. Det er en rigtig god ide, men man må dog sige, at personhistorien fylder rigeligt op også i fremstillingen.

Værket indledes med en redegørelse for stoffets vægtning og bøgernes opbygning. Her erfarer vi, at tre røde tråde vil løbe igennem de tre kronologiske afsnit, nemlig professionalisering, organisationsudvikling og kampen om bedre løn- og arbejdsforhold. De havde forskellig vægt i de forskellige perioder, hvor organisering og anerkendelse selv sagt havde større betydning i den første periode end siden hen. Efterhånden bliver de tre tråde til to ben, som sygeplejerådet skulle stå og gå på. Dette billedmix giver lidt sjove associationer.

Værket afsluttes med det glimrende kapitel »Status efter 100 år«, som er en kort og præcis sammenfatning af resultaterne og refleksion over Dansk Sygeplejeråds fremtid. Den virker som en glimrende appetitvækker og er velegnet, hvis man som undertegnede hurtigt vil danne sig et billede og vælge kapitler til nærlæsning. Mit valg faldt blandt andet på de bevægede år i Dansk Sygeplejeråds historie i 1930'erne.

Tilsyneladende begyndte årtiet så godt, den længe efterstræbte statsautori-