

overveje, om ikke det var mest hensigtsmæssigt at arbejde med en skæppe, hvor fejlen i diagonalens længde var af mindre betydning.

*John W. Perram*

LARS N. HENNINGSEN: *Provinsmatadorer fra 1700-årene. Reder-, købmands- og fabrikantfamilien Otte i Ekernfærde i økonomi og politik 1700-1770*. Udgivet af Studieafdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, Rosenkilde og Bagger, 1985, 472 s. Ill.

Som det umiddelbart fremgår af titlen, er emnet for denne afhandling en enkelt fremtrædende provinsfamilies aktiviteter i de første syv årtier af 1700-tallet. I sin indledning finder forfatteren det bemærkelsesværdigt, at der for netop denne periode er så få monografier om private erhvervsvirksomheder og at blot »mere omfattende redegørelser« er sjældne, når det gælder Danmark og Nordtyskland. Dette er utvivlsomt rigtigt, og efter de indledende klager over denne mangel i den historiske litteratur, kommer han da også frem til den indlysende forklaring, at internt kildemateriale fra købmænd og handelshuse fra denne tid er overordentligt sparsomt overleveret, og at man derfor er henvist til at afsøge alle de berøringsflader, der måtte have været med offentlige myndigheder, for gennem deres eventuelle arkivalske efterladenskaber at søge emnet belyst. Det påviste fravær af historiske behandlinger er altså ikke så bemærkelsesværdigt endda, men lidt ondsksfuldt kan man jo anføre, at denne indledning om »handelshuse og rederier i forskningen« uvilkårligt – og naturligvis ganske utilsigtet – stiller Lars N. Henningsens eget dygtige arkivarbejde i et så meget desto fordelagtigere lys.<sup>1</sup>

I det følgende vil der først og fremmest blive set nærmere på problemer og perspektiver med udgangspunkt i det søfartshistoriske, fremstillingen af de to generationer i familien Otte som skibsredere og skibsværftsejere, hvad der svarer til afhandlingens meget store, brede kapitler II og III, hvortil knytter sig det omfattende bilagsmateriale om skibe og sejlads. Søfarten var og blev grundlaget for Ottefamiliens fremtrædende placering i Ekernfærde såvel som i en større sammenhæng. Disse kapitler er bygget kronologisk op og udgør først og fremmest et gedigent stykke

<sup>1</sup> Anmeldelsen gengiver i omarbejdet form en del af anden officielle opponents indlæg ved forsvaret af afhandlingen på Odense Universitet den 3. oktober 1986.

rederihistorie fra den gamle Christian Ottes første fartøj i 1699 til sønnen, Frederik Wilhelms flåde på 23 store sejlskibe i 1766, det år han døde fra det hele. Herefter slutter historien om provinsmatadorerne brat – utvivlsomt en kende mere brat, end rimeligt er.

Behandlingen af de enkelte tidsrum indledes med et perspektiverende afsnit om Ekernførde og omverdenen. I de fleste tilfælde er der tale om en vellykket disposition, som på udmærket vis sætter Ottefamiliens aktiviteter i relief – jfr. dog nedenfor. På denne baggrund præsenteres Christian Otte som skipper på sin egen galeoth i sejlads på Gotland og Kalmar. Navnet på skibet har undtagelsesvist ikke kunnet findes, hvad antagelig har ærgret den omhyggelige forfatter ikke så lidt. Efter nogle års forløb udvidedes flåden i samarbejde med den yngre bror, Otto, og man finder således med dette familierederi, hvor handel og sejlads med egne skibe var kombineret, et såre karakteristisk og velkendt fænomen, kendt fra 1700-tallet såvel som senere. I den henseende adskilte Ottefamilien sig endnu ikke fra flertallet af deres kolleger i Hertugdømmerne såvel som Kongeriget.

En begyndende særstilling i det mindste i Ekernførdesammenhæng anes for alvor under den hektiske periode i tiden fra 1709–1713/14, da flåden voksede stærkt og dens aktionsradius øgedes med salt- og vinfart fra Frankrig m.v. Baggrunden var den uhørt gunstige situation, at de hertugelige byer var neutrale, mens næsten alle andre efter 1709 var krigsførende. I denne meget spændende tid optræder Ottebrødrene i en række partrederier, hvor tillige andre blev inddraget. Også disse rederidannelser med ottendedels- og sekstendedelsparter er velkendt andetsteds fra, når større fartøjer til langfart skulle finansieres. I tørre tal ser de gyldne år således ud: fire skibe i 1711, otte i 1712 og ikke mindre end 10 i 1713, hvorefter tilbagegangen satte ind. I 1718 var der fire tilbage og året efter kun to. Alt ifølge bilag 1. I teksten forklares om store investeringer, og parthaverne kan i en række tilfælde opregnes. Efter kulminationen anfører forfatteren, at det godt kan være, at flåden ikke reduceredes i så stor udstrækning, som det umiddelbart fremgår. Det kan ikke udelukkes, hedder det s. 34, at der i denne tid skete en overførsel til neutrale havne, og at Otte altså gjorde brug af bekvemmelighedsflag. Det forbliver dog – af kildemæssige grunde – ved antydningen.

Men netop denne antydning frister stærkt til at anlægge en anden fortolkning end forfatteren for den forudgående periodes vedkommende. Interessen for Otte og hans kommende betydning har muligvis ført ind på en gal kurs. Man kunne vel forestille sig, at den ældre Otte i de gyldne år fra 1711 til 1713 selv blot var stråmand! Det var måske tonnage, som kun midlertidigt overførtes til Ekernførde? Ejerskabet var reelt nok for de

fire skibes vedkommende, mens de øvrige seks blot var pro forma. De lokale parthavere var hele små ansamlinger af stråmænd, som blev inddraget for at få det hele til at se mere plausibelt ud. Og man tog sig naturligvis godt betalt for det.

Denne fortolkning har een meget væsentlig fordel, idet den kan bidrage til at forklare, at en af forfatterens hovedkilder, Ekernførdes byregnskaber, ikke vil vide af netop disse ekstra skibe! Når de så besynderligt ikke er medtaget, kunne det jo skyldes, at man lokalt udmærket kendte til tidens »gullaschpræg« og sagens rette sammenhæng.

Krigsårene fra 1714 til 1720 måtte give problemer, og Ekernførdekøbmandsrederen snoede sig for at kunne fortsætte den traditionelle søfart og handel ikke mindst på Sverige. Med kun to skibe i behold ved år 1720, trods ugunstige konjunkturer og en meget lidt fordelagtig udgangsposition specielt for Ekernførde set i forhold til andre, mere privilegerede søfartsbyer som Flensborg og Åbenrå, så lykkedes det ikke desto mindre i løbet af 1720'erne at få opbygget en flåde, som i tiden frem til Christian Ottes død i 1747 kom til at bestå af 6–8 skibe af stigende størrelse årene igennem. Nu var det øjensynligt helt overvejende med Christian Otte som enereder. Der udvikledes et flerskibsrederi i enkeltmandseje, noget som ikke var særligt almindeligt i det 18. århundrede.

Ifølge forfatteren lå Christian Ottes muligheder først og fremmest i fragtfart for fremmed regning. Købmandsrollen blev mindre væsentlig, det »rene« rederi i moderne forstand dukker op, idet Otteskibene var beskæftiget bortchartret i Islandsfart, hvorved betones en ikke tidligere markeret tæt forbindelse til København. Et andet væsentligt arbejdsfelt var en fortsat fragtfart mellem øst og vest, mellem Østersøhavne og engelske og franske destinationer. Salt, vin og trælast er de ikke uventede varekategorier nævnt i denne sammenhæng.

Problemet er atter, om forfatteren ikke forblindes lidt af de kilder, som af gode grunde her kun belyser egentlig udenrigsfart. På dette tidspunkt antages Ekernførde efterhånden at have haft mindsket betydning for Ottes rederidrift og følgelig kommer man blandt andet til at savne en redegørelse for, hvad de øvrige fartøjer hjemmehørende her var beskæftiget med. Og det ville muligvis kunne kaste et andet skær over Ottes foretagsomhed.

Et lille bidrag til belysning af Ekernførdesøfarten generelt kan hentes i de københavnske acciseregnskaber, bevaret på Stadsarkivet. Skibe med hjemstedsbetegnelsen »Echernförde« er her eftersporet i en række af de tidligst bevarede årgange, og antallet af anløb var som følger:

|      |    |      |    |
|------|----|------|----|
| 1718 | 46 | 1724 | 33 |
| 1719 | 54 |      |    |
| 1720 | 48 |      |    |
| 1721 | 59 | 1727 | 72 |
| 1722 | 61 | 1728 | 45 |

Ærindet i hovedstaden var i 9 af 10 tilfælde noget med aflevering af brænde eller mursten fragtet dertil fra Ekernfærde, Kiel eller andetsteds i Hertugdømmerne. Hjemturen var som oftest i ballast. De få lidt mere specielle anløb var med afgangshavne i Østersøen, eller der kunne være tale om magasinkorn for offentlig regning fra Flensborg. Det hele mønster ligner forbløffende, hvad man fra stort set samme tid kender fra Dragør, hvor der i første halvdel af århundredet opbyggedes både en flåde og et helt søfartssamfund med grundlag i en lignende trafik.

Et spørgsmål er så, hvor mange af Ekernfærdeskibene, der var involveret i denne københavnertrafik. En identifikation er ikke helt let, idet acciseregnskaberne kun giver oplysning om hjemsted, skippersnavn, type og kommercelæstetal, og vanskelighederne bliver ikke mindre ved de afvigende »gelinde Lasten«, som Ekernfærdeskibene i hjemhavnen blev angivet i – en måleenhed, som forfatteren i øvrigt ikke bringer nogen forklaring på. Man kan dog f.eks. for år 1718 optælle 19 forskellige skippere i København, hvoraf 12 med mere end ét anløb. De 19 må være et maksimumstal, idet skipperskift ikke kan udelukkes. Under alle omstændigheder er der dog tale om et massivt fremmøde, idet byregnskaberne ifølge bogens bilag for det år har i alt 20 hjemmehørende skibe, hvoraf Otte ejede de to. Og netop disse to synes udfra de detaljerede bilagsoplysninger med sikkerhed at kunne ses anløbe København.

En tilsvarende opgørelse fra 1728 viser atter 19 forskellige skipperskibe, som kan sættes i forhold til den samlede Ekernfærdeflåde på 29 skibe med Otte som reder for de syv. Umiddelbart synes tre Otteskibe at kunne identificeres, men forfatteren vil med sit detailkendskab antagelig kunne komme længere end som så ved udnyttelsen af denne kilde.

Brænde- og korntrafikken på København var åbenbart et indarbejdet virkefelt for skibe fra Ekernfærde, og det er et spørgsmål, om det ikke har betydning for vurderingen af Ottefamiliens virksomhed i de første årtier af 1700-tallet. Et enkelt sted i afhandlingen er Christian Otte faktisk udtrykkeligt nævnt som brændehandler, og favnebrændet anføres yderligere i forbifarten nogle gange. Det er vel ikke umuligt, om kendskabet til den omfattende brændesejlad mellem Ekernfærde og København ville have givet anledning til en anden vægtning af stoffet i den første del af

den foreliggende bog. Den lokale erhvervsmæssige baggrund betød måske mere, end det helt er kommet frem.

Fra omkring 1740 ser forfatteren atter stramme betingelser for rederidriften fra Ekernfærde i kraft af blandt andet kommerceforordningen af 1742, som i højere grad end tidligere skulle have tvunget Otte ud i ren fragtfart, nu i samarbejde med næste generation, hvorfor overskriften over dette afsnit er »Chr. Otte & Søn 1740–47«. Dette skal dog forstås på den måde, at sønnen kom igang med egne skibe og således opbyggede, hvad med et godt udtryk kaldes for en »parallel forretning«. I disse sidste år af Christian Ottes tid fortsattes med de traditionelle farter, hvortil kom den første Middelhavstur, som den gamle reder nåede at sende sin sidste nybygning ud på. Samtidig var sønnen godt igang efter samme retningslinier, begge gik ind i fragtfart på Portugal, og netop her ved generationsskiftet var mulighederne for international fragtfart under dansk flag afgørende bedret. Neutraliteten betød meget gunstige vilkår fra lidt ind i 1740'erne og frem til 1748.

Fremhævelsen af 1742-forordningen forekommer derfor lidt mærkelig, eftersom det åbenbart lige netop var den frie fragtfart, som skulle give familien Otte de store muligheder. Forklaringen ligger muligvis i, at forfatteren lidt vel artigt tilslutter sig en traditionel fordømmelse af den forordning, som blandt andet tilsigtede en favorisering af hovedstaden, og ikke tør løsrive sig til den nærliggende konklusion, at netop 1742-forordningen måske er ganske irrelevant i denne sammenhæng.

I mellemkrigsårene fra 1748 til 1755 var den unge Frederik Wilhelm Otte efter alt at dømme den reelle leder af familierederiet. Og selvom de internationale muligheder nu i en årrække var mindre favorable, skete der ikke desto mindre en fortsat udbygning af flåden, en tilgang af skibe af lokal oprindelse. Også geografisk blev virkefeltet mere udstrakt, det var fortsat sejlads fra Østersøen i den ene retning og Frankrig, Portugal og Spanien i den anden med afstikkere til Middelhavet. Hamborg fik på dette tidspunkt stigende betydning som centrum for fragtaftalerne – den tidligere så tætte tilknytning til København synes mindsket. Karakter af intermezzo havde en kortvarig deltagelse i et sælfangstprojekt ved Grønland i samarbejde med Aalborgkøbmanden Jens Thagaard.

Herefter kom i anden halvdel af 1750'erne Ottefamiliens tredje og sidste gyldne periode i kraft af krigskonjunkturer. Fr. Wilh. Otte fremstår i enhver henseende som lederen og tonnagemæssigt ekspanderes hurtigt fra en flåde på 16 skibe til op mod 24. Hertil kom den interessante forbindelse til den senere svigersøn i København, Niels Ryberg. I et partnerskab ejede de yderligere 3–4 skibe under syvårskrigen højkon-

junktur. Med udgangspunkt i Portugalsfarten var det relativt let at udnytte chancerne, som de måtte frembyde sig på Middelhavet, og rederiet Ottes skibe var i denne tid hyppigt at se i Marseille og Livorno. Et klart vidnesbyrd om de store muligheder for indtjening i fragtfarten var dels disse års store hjemlige skibsbyggeri på eget værft, dels at man af og til anskaffede skibe i fremmed havn, eksempelvis priser købt på auktion i Marseille.

Den afsluttende periode i 1760'erne indtil Fr. Wilhelm Ottes død 1766 karakteriseres i overskriften med betegnelsen »sløje tider«, men flåden blev stort set opretholdt, når man ser bort fra de ekstra Rybergskibe. Otte fortsatte sit skibsbyggeri og havde på den måde stadig en »ung« flåde at sætte ind. Middelhavsfart var fortsat aktuelt, men relativt kom salttransporter fra Portugal igen til at spille en større rolle i disse år inden firmaets afvikling i slutningen af 1760'erne.

Efter denne gennemgang af skibsfarten og konjunkturerne igennem to trediedele af et århundrede – og inklusive bilag forholdsvis det samme af den foreliggende bog – følger en række afsnit bl.a. om kapitalforhold og fragtfartens organisering i Frederik Wilhelm Ottes tid. Man mærker sig forbindelsen mellem trælasthandel og det omfattende skibsbyggeri ved Siseby og genindførelsen af partrederiet i den sidste gyldne tid i 50'erne, da de hastige skibsanskaffelser simpelthen nødvendiggjorde, at andre investorer, herunder J. H. E. Bernstorff, trådte til. Desværre kan man også konstatere, at kildematerialet ikke rækker til en fuldstændig opklaring af ejendomsforholdene i denne fase, hvad man ikke vil kunne bebrejde forfatteren. Derimod synes det klart nok, at tendensen efter den sidste højkonjunktur atter gik i retning af enkeltmandsrederi, mere end nogensinde, idet Frederik Wilhelms brødre henholdsvis døde og udtrådte.

Udviklingen i fragtraterne er blevet gjort til genstand for særlig omtale i et følgende afsnit – de fulgte naturligt nok konjunkturerne – og en række formaliteter omkring fragtfarten: pasudstedelse, slavelastepenge, konsulsgebyr og forsikring bliver belyst. Endelig er der et interessant afsnit om besætningerne, specielt langfartsskipperne, som fra slutningen af 1740'erne næsten udelukkende rekrutteredes fra øen Sild. Det kan ses som et vidnesbyrd om, at Ekernførde efterhånden kun havde betydning med hensyn til bygningen af Ottes skibe og som det sted, hvor rederen nu engang var bosat og hvorfra han ledede rederivirksomheden. I denne sammenhæng bliver det tillige klart, hvor lidt skibets ejer i realiteten kunne dirigere, når fartøjerne gik i fragt så langt væk som på Middelhavet, og hvor meget der i sidste instans var betroet de skippere, som vel på dette tidspunkt må være begyndt at titulere sig som »captainer«.

Efterfølgende er anbragt et par små ekskursioner om et par særlige initiativer, som ikke var fulgt af det store held, nemlig deltagelsen sammen med firmaet Ryberg & Thygesen i fart på Vestindien og Guinea i 1750'erne og ideerne om at komme ind i Portugals søværts forbindelser vestpå til Brasilien, hvad der slet ikke kom noget ud af. Endelig sættes skibsrederen i Ekernførde i perspektiv ved sammenligning med kolleger i Hertugdømmerne, Kongeriget og Norge, og med rette konkluderes, at Ottefamilien i netop denne henseende må siges at have været ret atypisk for sin tid. For det første i kraft af denne ene families dominerende indflydelse, hvor man i andre driftige søfartsbyer med en stor flåde i fjerntrafik almindeligvis havde skiftende partnerskaber skib for skib. Og for det andet var det rent størrelsesmæssigt særdeles usædvanligt at en enkeltmand disponerede over mere end en snes skibe på tilsammen over 1000 kommercelæster. Enkelte paralleller fra samme tid kan opledes i Norge eller i Hamborg, hvorimod man bortset fra kompagnierne i København næppe på dette tidspunkt i Danmark kan finde enkeltredere med blot tilnærmelsesvis den samme tonnage.

Familien Otte som redere er i sig selv et særdeles spændende fænomen, som her har fået en overordentlig grundig belysning. Når forfatteren skal finde en forklaring på firmaets bemærkelsesværdige fremvækst, synes der imidlertid at fremkomme noget af en modsigelse. Lidt af en trosbekendelse ses s. 311, hvor konjunkturer, prisbevægelser, systemer og »dybe kræfter« afvises som utilstrækkelige til en forklaring af erhvervslivets udvikling. »Den enkelte beslutningstager må også ind i billedet«.

Men når udviklingen skildres, er det nu alligevel de tre gyldne perioder 1709–13/14, årene i 1740'erne og anden halvdel af 1750'erne, som får den store vægt. Det var de år, de mange penge var at tjene, mens de mellemliggende tidsrum beskrives i temmelig dystre vendinger. Ganske vist er forfatteren med rette kritisk i detaillen overfor kildernes mange jammerklager, så snart det var »sløje tider«, mens han alligevel generelt tilslutter sig den gængse vurdering af konjunkturforløbet, hvorved rederiets karakter af »gullaschforetagende« betones ganske kraftigt. Det hjælper i denne sammenhæng ikke meget, at specielt Frederik Wilhelm Otte gentagne gange udråbes til at være en virkelysten hedspore fuld af initiativ, lyst til vinding og profit etc. Ja, hvad ellers? Påstandene er selvbekræftende, som de her præsenteres også sprogligt med karakter af påsatte postulater.

Men det mest interessante og paradoksale var vel egentlig, at familierederiet også var i stand til at ekspandere under lavkonjunktur, og spørgsmålet er vel, om forfatteren ikke burde have taget en rask beslutning og vovet sig ud i et forsøg på en revaluering, når det gælder

vilkårene for søfarten mellem de gyldne perioder. Man kunne f.eks. betragte de mellemliggende tidsrum som udtryk for normale tilstande, hvorunder Ottefamilien i periodens begyndelse var trygt beskæftiget i den ikke særligt eksotiske brændetransport. Siden blev det sikre underlag dels Islandsfarten, dels saltfarten, som antagelig under alle omstændigheder var rentabel. Det mest spændende ved Ekernførdematadorerne var vel, at de kunne opbygge et konkurrencedygtigt rederi tilsyneladende i nogen grad på tværs af det af eftertiden så let anskuelige konjunkturforløb. Det må være her, dygtigheden og virkelysten først og fremmest skal konstateres.

Indrømmes må det dog, at netop det understregede særpræg som rederi betragtet gør det ganske vanskeligt at få hold på Otterne, eftersom der ikke rigtig er noget at sammenligne med. Endnu en ydre omstændighed kan dog afslutningsvis anføres som bidrag til en forklaring. De bedste paralleller til Ottefamilien ses i det følgende århundrede med storredere med langfartsskibe som en Jørgen Bruhn i Åbenrå og en Jørgen Kruse i Korsør. Fælles for Otte, Bruhn og Kruse var kombinationen af »ren« rederidrift og skibsbyggeri. Bruhn havde sit værft på Kalvø og Kruse fik bygget af mestre hidkaldt fra Sydfyn på sin private byggeplads ved Korsør. Her er virkelig et fælles træk til yderligere overvejelse.

Det skulle af det foregående være fremgået, at den, der griber den foreliggende afhandling for her blot at læse om den typiske provinsmatador i 1700-tallet, vil blive skuffet. Familien Otte var specielt for søfartens vedkommende særdeles atypisk. Mere i tråd med det gængse billede af fremtrædende provinsfolk var funktionen som handelsmand, investeringen i manufakturer og godser og den rolle specielt Fr. Wilh. Otte spillede i den lokale forvaltning. Om disse andre aktiviteter handler en række af bogens øvrige kapitler, hvortil kommer samme Ottes kontakter med regeringskredse, som gav ham mulighed for at have en – lille – finger med i udenrigspolitiske gøremål. Altsammen noget, der på forskellig vis kompletterer billedet af disse foretagsomme folk fra Ekernførde.

Der er her berørt en række problemer omkring Lars N. Henningsens arbejde med bogen om Provinsmatadorer fra 1700-årene. Diskussionen i denne anledning bør imidlertid ikke overskygge det faktum, at der er tale om en meget omhyggeligt gennemført undersøgelse, hvis udenværker i form af bilag, noter og litteratur vidner om vel anvendt flid og megen fantasi i opsporingen af data om et foretagende, som ikke efterlod sig noget egentligt arkiv. Det er endvidere meget tilfredsstillende at få præsenteret et stykke 1700-tals historie, der faktisk får lov til at begynde anno 1700 og som så i dette tilfælde dækker de første to trediedele af århundredet. Man kan hævde, at det i sidste instans ikke er forfatterens



fortjeneste, men det er ligegodt velgørende for en gangs skyld at slippe for det skel omkring år 1730, som bevirker, at man ofte får så urimeligt amputeret en behandling af dette århundrede. Endelig er det med glæde, at man ser fremkomsten af et grundigt arbejde om bl.a. skibsfarten fra en lokalitet i Hertugdømmerne med alt, hvad det har betydet med hensyn til brug af »andre« kilder end de vante. Af praktiske grunde må kun altfor mange standse ved Kongeåen, eftersom det i mere end een forstand er dobbelt arbejde at medtage Slesvig og Holsten. Også i den henseende forekommer bogen at være et oplagt eksempel til efterfølgelse.

*Anders Monrad Møller*

KNUD KLEM: Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene. Om skibsbygning og handelskompagnier i den florissante periode I-II, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Søhistoriske Skrifter XIII og XIV. Kbh., Finn Jacobsens Forlag, 1985-1986.

I en artikel i Handels- og Søfartsmuseets årbog i 1956 redegjorde museets daværende direktør, Knud Klem, for igangværende stofindsamling vedrørende skibsbygningen i Danmark i 1700-tallet og annoncerede en senere publicering af de endelige resultater. Dette er nu, 30 år senere, sket med de foreliggende to statelige, fyldigt illustrerede bind. I mellemtiden har forfatteren offentliggjort artikler om delemner, eksempelvis i museets årbøger fra 1968-70 og 1974, og herfra indgår i uændret form mange afsnit, som i den endelige publikation genfindes i kapitlerne 9, 30, 21 og 26 respektive.

Efter en række introducerende afsnit (kapitel 1-6) gennemgås kompagniværfter og private værfter i hovedstaden kronologisk efter oprettelsesår (7-24), hvorefter følger kapitler om skibsbyggerforordningen og 1700-tallets berømmede danske skibskonstruktør, Henrik Gerner (25-28). Skibsbygningen i Danmark udenfor hovedstaden og i Hertugdømmerne behandles i to relativt store afsnit (29 og 30), og endelig afsluttes med et kapitel om Københavns Havn, om skibsbyggerfagets virksomhedsområde og generelt om skibsbygningen i årene 1798-1802 (31-33). Allersidst bringes et »tilbageblik«, som ret beset er et resumé, der uændret er oversat i et efterfølgende »English Summary«. De mange korte afsnit gør de to bind let læselige, de talrige illustrationer – ikke alle dog lige relevante for emnet – virker oplivende, og umiddelbart impone-