

er et meget væsentligt afsnit, for både hans teoretiske virksomhed som social-reformatorisk skribent og koloniens grundlæggelse havde i sidste instans basis i fabrikantens formue. Kapitlet fremlægger ny viden om den talentfulde handels-, fabriks- og bankmand i den florissante tid. Med rette beklager forfatteren, at kilderne flyder så sparsomt. Alligevel er det et spørgsmål, om det ikke havde været muligt at nå længere i belysningen af både Lawätz' plads som forretnings- og industrimand og af de holdninger, som prægede hans arbejde. Skildringen trænger ikke rigtig i dybden og vover sig ikke ud i analyser af årsager og virkninger, holdninger, motiver og sammenhænge. Var Lawätz virkelig den idealistiske forretningsmand, som antydes af navnet på hans virksomheder: »Tempel der Tätigkeit«? Eller var billedet mere kompliceret? Forfatteren stiller ikke de dristige, men nødvendige spørgsmål og bidrager ikke i væsentlig grad til en egentlig forståelse af manden bag det sociale eksperiment. Forfatteren når ikke meget længere end til at give en såre solid orientering om Friedrichsgabes mistrøstige og snævre udviklingshistorie.

*Lars N. Henningsen*

SKIPPER P. ILLUMS DAGBOG 1804-1893, Faaborg Byhistoriske Arkiv 1992, 360 s., ill.

Betegnelsen dagbog er egentlig ikke den mest velvalgte for de kontinuert optegnelser, som denne Fåborgskipper skrev i små hefter i årene fra 1822 til 1893, men man må medgive udgiverne, at Peter Illum efterlod sig et kildekrift af særdeles stor værdi for dansk søfarts historie. Allerede som 12-årig var han med til søs på sin fars lille jagt, og som det var skik og brug, fik han sin første rigtige hyre efter at være blevet konfirmeret. I flere perioder var Peter Illum på langfart og prøvede lidt af hvert både om bord på danske og andre nationers fartøjer. Før han fyldte tyve år havde han været på Middelhavet og i Ostindien, hvor det dramatiske højdepunkt er beskrivelsen af en rømning i Calcutta. Senere fulgte en række farter på Sydamerika, efterhånden med en styrmandseksamen som ballast, men fra 1835 var det slut. Peter Illum blev gift, og året efter fik han halvpart i sin fars jagt, som sejlede i pendulfart mellem Fåborg og Kiel. Et samarbejde med en anden skipper betød, at man i fællesskab kunne tilbyde én afgang ugentlig fra begge byer, altså noget, som skipper Illum selv med rette karakteriserer som en art pakETFart. Således fortsatte det år efter år, men i 1860'erne helt tydeligt klemte af konkurrencen fra dampskibe i rutefart mellem kystbyerne. De sidste år i 1870'erne – inden Peter Illum i 1875 lagde op og solgte sin jagt – blev der da også tale om et helt andet, mere irregulært mønster med fragt til eller fra København, Vejle, Fakse eller som hidtil Kiel.

Peter Illum slap ikke pennen efter at være gået endegyldigt i land. Siden fulgte han nøje to sønner og en svigersøn på deres færd som skippere på skonnerter i Nord- og Østersøfart under skiftende vejrlig og svingende konjunkturer. Beretningen herom slutter først fire måneder før forfatteren, æresmedlem af den lokale skipperforening, i en alder af 89 år afgik ved døden.

Der er utroligt meget godt stof at hente i Peter Illums optegnelser, og udgivelsen af dem må siges at være yderst prisværdig, ikke mindst fordi alt er med. Der er ikke tale om »flødeskumning«, som det tidligere er set med

publicering af maritimt erindringsstof, og det drejer sig om en bogstavtro transskription inklusive alle den gamle skippers inkonsekvenser. Desværre har man også respekteret dennes manglende tegnsætning, og det giver problemer med læsningen. Det havde nok været bedre at tage skridtet fuldt ud og have fulgt Peter Illums originale liniering, for resultatet er sine steder kaotisk på grund af manglende korrekturlæsning – sandsynligvis en følge af alt for stor tiltro til den anvendte EDB-teknik. Der optræder en mængde umotiverede liniebrud, som må skyldes, at intet kritisk øje har gennemset spaltekorraturen. Og så er der trykfejlene. Nok bogstaverede Peter Illum af og til særpræget, men eftersom sønnen Niels normalt staves korrekt, er der vist ikke megen anledning til at betragte formen Neils som andet end en indtastningsfejl. Det samme gælder den ofte nævnte svigersøn Christen Birkholm, som et par gange har fået navneforandring til Brikholm. Morsomst er nok det hidtil ukendte maritime udtryk »stiv kling« – det er svært at forestille sig, at der ikke i originalen står et lille »u«. Hvis ikke, burde det have været medtaget i skarpe parenteser.

Er der således gået et og andet galt i det produktionstekniske, må det dog alligevel nok engang prises, at Ole Mortensens initiativ med transskriberingen af dette klenodie på Fåborg Byhistoriske Arkiv efter 16 års venten endelig har resulteret i en udgivelse.

*Anders Monrad Møller*

POUL THESTRUP: Vogn og tog – prik og streg. P&Ts HISTORIE 1850-1927. København 1992. 471 pp. ill., 300,00 kr.

Med tredje bind af 5-bindsværket om P&Ts historie er fremstillingen nået frem til en periode, hvor den tekniske udvikling i stadige skift trak etaterne ind på nye kommunikationsområder, hvor det tilbagevendende spørgsmål var balancen mellem privat foretagsomhed og statslig organisation.

Poul Thestrup har inddelt bogen i fire kronologiske afsnit, der overvejende begrundes i skift i kommunikationsteknologien, men som snarere hæftes op på de organisatoriske ændringer, hvor forholdet mellem de to væseners centraladministrative stilling indledningsvis klarlægges. Men betydningen af de to etaters relative selvstændighed eller skiftende ministerielle placering synes i og for sig ikke at have været særlig stor, og det er positionen i forhold til det parlamentariske spændingsfelt og de udefra kommende tekniske udfordringer, der udgør fremstillingens omdrejningspunkt, og hermed de talrige grænseproblemer overfor privatøkonomiske interesser samt skiftende opgavefordelinger mellem andre statsinstitutioner.

Indledningsvis konstateres, at begyndelsen af perioden ikke blot markerer en ny administrativ ordning, men også, at postvæsenet, selvom det hørte under finansministeriet, nu mere blev opfattet som offentlig servicevirksomhed, hvor overskud konverteredes til serviceforbedring. Men konverteringen kunne åbenbart tage sin tid, for Thestrup viser, hvorledes postvæsenet reelt havde et betydeligt driftsoverskud helt frem til slutningen af 1870'erne, der først forsvandt med udvidelse af ydelserne, bl.a. en dækkende postudbringning i landdistrikterne, gennemført omkring århundredskiftet. Men herefter var det også nødvendigt med portoforhøjelse, i 1902, den første siden postreformen i 1851. Eller servicefor-