

som etableringen af en landmilitær med den tilhørende uddannelse af de almindelige bondekarle?

Forfatteren harcellerer flere steder over, at Edv. Holm kalder spørgsmålet om, hvornår Stavnsbåndet blev indført som et overordentligt betydningsfuldt spørgsmål. Men det må konstateres, at i praksis er Jens Holmgaard enig med ham. I hvert fald har han skrevet en hel disputats om emnet.

*Birgit Løgstrup*

ANDERS MONRAD MØLLER, HENRIK DETHLEFSEN og HANS CHR. JOHANSEN:  
Dansk søfarts historie, bind 5: Sejl og damp. 1870-1920. Gyldendal 1998.

Perioden, som dækkes af dette bind af Dansk søfarts historie, har traditionelt været i centrum, når der senere skulle skrives om Danmarks »moderne« maritime historie. Og litteraturlisten til bind 5 er da også omfattende. Men i afsnittet *Forskningen* gør forfatterne det klart, at når det drejer sig om forskningsbaserede studier af perioden, står det faktisk temmelig dårligt til. Mest omfattende og systematisk er den etnologiske forskning med fine udgivelser, som på grundlag af bl.a. skriftligt erindringsmateriale og interviews giver megen indsigt i særlige maritime livsformer. Historieforskningen er til gengæld endnu meget sporadisk, for eksempel angående kvantitative undersøgelser af dansk skibsfart, større, komparative studier af søfartsnæringen, samt søfartsorganisationerne og deres virksomhed. Og det er ikke fordi der mangler kildemateriale til periodens danske søfartshistorie: både offentlige og private arkiver, museer og biblioteker bugner af uudnyttet stof.

Første hovedafsnit i bind 5 har titlen: *Handelsflåden*. Hovedkilden til dette afsnit er årgangene 1871, 1891, 1913 og 1920 af de såkaldte »Flagbøger«: fortegnelser over danske krigs- og handelsskibe med deres kendingssignaler, mens de officielle skibslistes først blev publiceret fra 1883. Flagbøgerne rummer oplysninger om f.eks. hjemsted, navn, alder, byggested, størrelse, byggematerialer og reder, og i dem findes i almindelighed alle sejlskibe over 10 nrt, og stort set alle damp- og motorskibe.

Overskriften til udviklingen i perioden 1870-1920 kunne være: omlægning og stor vækst. Sejlskibstonnagen var størst i 1876 med ca. 210.000 nrt og overhales først i 1897 af dampskibene, som tonnagemæssigt var i stærk vækst – især på grund af skibenes stigende størrelse – frem til de toppede i 1914 med ca. 434.000 nrt. Motorskibene kom til fra 1907 og de overhalede efter 1920 også sejlskibene i tonnage ved ca. 100.000 nrt.

Det bliver slået klart fast, at i perioden 1870-1920 var der altså ikke tale om, at *sejlskibsflåden* blev udslettet: den halveredes ganske vist, men den spillede en vigtig rolle som supplement til damp- og motorskibene. I 1870 var der en stor spredning i sejlskibenes geografiske fordeling, men ca. 50% hørte hjemme i København, Svendborg, Marstal og på Fanø. Spredningen var klart mindre i 1890, og for Fanøs vedkommende stod man da midt i en ret speciel tid. Fra 1884 erhvervede man sig her – med kapital fra Hamborg – en række barkskibe af jern og stål, som blev beskæftiget på oversøiske destinationer, hvor det tyske flag ikke altid var velkommen. Men det varede ikke ved: ved periodens slutning var Fanøs sejlskibsflåde så godt som væk, og det samme var tilfældet for flere traditionelle søfartscentre som f.eks. Dragør.

De større sejlskibe var generelt i funktion i 30-40 år, og dermed blev flåden også stort set fornyet igennem perioden. Og i denne fornyelsesproces blev den 3-mastede skonnert, ofte bygget i Marstal eller Svendborgområdet, den dominerende type, og her også vurderet som det ypperste dansk sejlskibsbyggeri præsterede. En anden fornyelse var det, at der fra ca. 1890 blev installeret hjælpemotor i både nye og ældre sejlskibe.

*Dampskibsflåden* blev som nævnt helt dominerende i denne periode. Og tonnagen blev til stadighed fornyet, således at der i 1912 var under 25% af dampskibene, som var mere end 20 år gamle. Denne omfattende fornyelse og udvidelse skete ikke først og fremmest via danske skibsværfter, som i 1870 havde leveret 33% af dampskibsflåden, i 1890 ca. 45% og i 1912 godt 25%. Leveringerne skete overvejende fra værfter i Storbritannien – i 1912 ca. 55% –, men til gengæld byggede danske skibsværfter dampskibe til udenlandske redere. Eksportkvoten kom omkring 1900 op på over 40%, og det var især redere i Hamborg og Norge, som var aftagere. I bogen gives der ikke nærmere bud på, hvorfor danske værfter havde en så høj eksportkvote, og hvorfor der netop var tale om disse to hovedaftagere. Her synes at være et oplagt emne til fremtidig forskning!

Om dampskibstyperne konstateres det – til i hvert fald min overraskelse – at tonnagen for hjuldampere blev fordoblet 1870-1890 og fandt anvendelse som færger og passagerskibe i hjemlige, beskyttede farvande. Men det var nu skruetonnagen, som stod for den markante fremgang i dampskibsflåden, især efter ca. 1890, hvor stålskrog vandt indpas og hvor også den ny type dampmaskine, tripleekspansionsmaskinen, begyndte at blive standard. I 1912 blev så fra B&W søsat *Selandia* til ØK, som dermed markerede begyndelsen på den danske *diesel-motorflåde*. Frem mod 1914 var det netop B&W, som sammen med A/S

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft og Helsingør Skibsværft stod for størstedelen af det danske jern- og stålskibsbyggeri.

Endelig fortsættes temaet fra tidligere bind om skibenes navne. Pige-navnene dominerede fortsat, men stednavne vandt mere indpas. De nye dampskibsrederier indførte ofte egen navneskik, hvor alle rederiets skibe fik samme særpræg. Navnetraditionerne fra det 18. århundrede overlevede nu kun blandt sejlskibene.

Afsnittet *Under sejl og for damp* skildrer handelsflådens anvendelsesområder, grupperet efter skibenes art. *Dampskibene* overtog stort set den indenrigs trafik – færger, lokal- og rutetrafik –, hvor antallet af skibe steg fra 47 i 1870 til 105 i 1890, mens tonnagen mere end tredobledes. I rutetrafikken var DFDS så godt som enerådende i hele perioden. Men det var i udenrigsfarten, de danske dampskibe fik den store ekspansion. Fra 1870 til 1890 blev tonnagen her 13-doblet, og hvor linien St. Petersborg-Storbritannien i almindelighed afgrænsede dampskibenes virke i 1870, var der i 1890 ganske vist tale om en kraftig forøgelse på disse destinationer, men nu sås danske dampskibe hyppigt anløbe Middelhavets østlige del, samt transatlantiske og fjernøstlige havne.

Den udenrigs rutetrafik, også kaldet linjefart, blev stærkt udvidet og domineredes af DFDS, som i 1900 totalt havde overtaget den vigtige trafik på England med landbrugsvarer. Rederiet udbyggede også kraftigt rutefarten på Østersøen, Middelhavet og New York, og der blev oprettet nye ruter på USAs sydstaten og Sydamerika. Det nye rederi ØK etablerede ruter på Østen, Sydafrika og Stillehavskysten af USA, ofte i samarbejde med skandinaviske rederier. Så ved første verdenskrigs udbrud havde danske rederier et net af verdensomspændende linjetrafik med indsættelse af specialskibe efter varetype og destination.

Trampfarten, hvor et skib tager en rejse ad gangen, tegnede sig i perioden 1870-1890 for en voksende del af tonnagen. Gennem gode, illustrative eksempler anskueliggøres det, hvorledes trampskibene i begyndelsen afløste eller supplerede sejlskibene i farten med korn fra Østersøen og kul retur, mens der 20 år senere var sket en sofistikering af trampfarten, hvor der nu blev indsat store skibe på lange distancer, mens de små skibe fortsat blev anvendt på de korte distancer. Det var nu også almindeligt, at tramptonnage i perioder blev bortchartret for at supplere rutefarten. Danske dampskibe blev også anvendt i mere specialiserede former. Svitzers flåde af bjærgningsfartøjer opererede nu på flere verdenshave, og herhjemme blev bugserbåde snart uundværlige i havne og ved passage af snævre løb.

*Sejlskibenes* arbejdsområder undergik store forandringer. Hvor der i 1870 stadig var indsat sejlskibe i korneksporten til England med kul som

returladning, var der omkring 1900 stort set ingen pendulfart længere. I stedet måtte sejlskibene på de nære distancer søge beskæftigelse som supplement til dampskibene med ladninger af masse gods, oftest ved lade- og lossesteder uden egentlige havne- og kajanlæg. Marstalskibene blev presset ud af deres traditionelle fart på Østersøen, og ligesom Svendborg- og Fanøskibene måtte de indstille sig på nichefart, også oversøisk.

*Søfartens afledede erhverv* forandredes ikke grundlæggende i denne periode. Søforsikringen blev udvidet og reassurance blev almindelig i takt med dampskibenes udbredelse, men alligevel så de store rederier efterhånden en fordel i at forsikre i udlandet. I de danske havne skete der løbende en uddybning og udvidelse, men det var København og de største provinshavne, som via store investeringer i bl.a. jernbanespor og kraner satte sig på størstedelen af dampskibs anløbene. Helt ny var Esbjerg havn som dokhavn i 1878 og tidevandshavn 1920. Københavns Frihavn blev indviet i 1894, men den fik ikke den tilsigtede succes som international transithavn. Inden for skibenes navigation og kommunikation skete der en vis teknologisk udvikling, men større gennembrud kom først efter 1920.

For den danske søfart generelt bedømmes udviklingen i den omhandlede periode til at ligge på linje med den tyske og den svenske, midt mellem yderpunkterne England med en tidlig og stor dampskibstonnage i omfattende linjetrafik og f.eks. Norge, som længe holdt fast ved sejlskibene.

*Søfolk, damp og faglig kamp* er titlen på tredje hovedafsnit. I perioden var 1-1,5% af den danske arbejdsstyrke beskæftiget inden for søtransport, hvor 10-20% i øvrigt var udlændinge. Med overgangen til damp- og motorskibe blev sejlskibenes simple hieraki også afløst af fagligt adskilte områder. Søfolkene var i hele perioden relativt unge, mens dæksofficerernes gennemsnitlige alder steg. Begge grupper rekrutteredes fortsat mest fra de maritime miljøer, og for søfolkene var der stadig tale om en slags mesterlære, idet de via navigationsskolerne havde mulighed for at avancere til officerer. Fyrbødere og maskinmestre havde ikke samme tilknytning til søen, og for fyrbøderne var der ikke avancementmuligheder. En helt ny gruppe, nemlig sø-restauration, kom nu også til.

Forhyring af søfolk var et frit marked, hvor hyrebasser og sjæleprangere i samarbejde med logiværter ofte udnyttede sømanden, og det var først med en lov om forhyringsagenter i 1892 med indførelse af en autorisationsordning, at der kom et vist styr på området. Næste led, selve mønstringen, blev reguleret af mønstringsloven af 1872, hvor søfarts-

bog, hyrekontrakt og afregningsbog sikrede ordnede forhold. Herefter var den søfarende efter 1892 undergivet søloven, som tillagde kaptajnen vide beføjelser, også sammenlignet med forholdet for arbejdstagere til lands. Foruden at være arbejdsgiverens repræsentant havde kaptajnen også politi- og domsmyndighed, og hans kahyt havde en vigtig symbolsk funktion som markering af autoritet.

Mandskabets kost var regelsat i søloven og kostreglementer, men alligevel var der stor forskel på madens kvalitet – hvor dampskibene havde et klart bedre ry end sejskibene, også fordi de større dampskibe efterhånden fik en egentlig kok ombord. Indkvarteringen af det menige mandskab var den traditionelle: forude under bakken, med generelt elendige forhold, som de ofte er beskrevet i interviews og erindringer. Forfatteren til dette afsnit har foretaget interessante beregninger over den gennemsnitlige arbejdstid og løn i perioden. For dæksmandskabet lå arbejdstiden på 78-80 timer, og for maskinfolk på 61 timer – klart over, hvad industriarbejderen i land arbejdede. Og lønmæssigt stod det ikke bedre til: selv når værdien af kost og logi tages i betragtning, var lønningerne markant lavere end i land. Så selvom dansk søfart undergik store ændringer og moderniseringer i denne periode, hvor den moderne transportteknik førte til større regelmæssighed og dermed større produktivitet, gjaldt dette kun i ringe omfang for mandskabets velfærd.

Set i forhold til udviklingen i land var det derfor helt naturligt, at de søfarende i denne periode samlede sig til faglig kamp for bedre vilkår. De første spæde forsøg på en faglig organisering kom i 1850'erne, men de havde mere karakter af velfærdsorganisation. Det var dampskibenes vækst, som især kom til at betegne et nybrud. Nu kunne arbejdsforholdene bedre sidestilles med dem i land, men da de potentielle medlemmer var spredt på alle verdenshave, var organisationsarbejdet særligt svært blandt søfolkene. Til gengæld blev netop deres organisationer præget af en faglig og politisk kompromisløshed, som fandt sit modspil i rederens holdning.

I maj 1890 forsøgte det nystiftede Skandinavisk Sømands- og Fyrbøderforbund sig med krav til rederne, bakket op af demonstrationer og en strejke. Konflikten blev afsluttet i august 1890, hvor søfolkene måtte indkassere et stort nederlag. Det faglige arbejde lå så brak i nogle år, til maj 1897 hvor Sømændenes Forbund blev stiftet, fulgt af Søfyrbødernes Forbund i marts 1898. De to organisationer havde i første omgang held med at stille krav til rederne. Fyrbøderne fik et nyt lønregulativ og en bedre bemanning, og efter en strejke i foråret 1899 fik sømændene en ny, egentlig overenskomst, som betød et gennembrud for det faglige

arbejde og stor medlemsfremgang. Men i foråret 1902 opsagde rederiforeningen aftalen. Nu kunne kun ikke-fagforeningsmedlemmer få hyre mod en individuel ansættelse. De iværksatte strejker virkede ikke, medlemmerne sivede, og forbundene måtte konstatere, at man var tilbage på nulpunktet. Og her forblev man indtil 1911, hvor rederiforeningen tog initiativ til forhandlinger med organisationerne. Resultatet blev i 1911 en overenskomst på 8 år med beskedne lønstigninger, men med anerkendelse af organisations- og forhandlingsret. Et andet resultat var, at der undervejs var skabt så stor strid blandt organisationerne, at begge forbund meldte sig ud af De samvirkende Fagforbund. I denne periode organiserede de øvrige grupper på skibene sig også. Dansk Skibsførerforening blev stiftet i 1874, Dansk Styrmandsforening i 1907, Maskinmestrenes Forening i 1893, og Dansk Sø-Restaurations Forening i 1907.

Det sidste tematiske hovedafsnit har titlen *Redere og økonomi*. Konjunkturmæssigt var årene 1870-1880 gode, og det gjaldt også for 1900 og årene lige efter, samt 1911 og de følgende år. Søfarten bidrog frem til 1914 med 2-4% af bruttofaktoriindkomsten og indtjente i gennemsnit 50 mio. kr i fremmed valuta – mere end den samlede industri. Investeringerne i søfarten udgjorde 5-10% af de årlige investeringer, og de spillede en væsentlig rolle for jern- og metalindustrien gennem rederiernes nybygningsprogrammer. I skibsfartens økonomi indgik på udgiftssiden elementer som skibspriser, bunkers, hyre, proviant, havneudgifter, lastning/losning og forsikring, og for dampskibenes vedkommende skete der indtil 1914 en betydelig reduktion i omkostningerne. Indtægterne kom fra fragterne, og her forsøgte man internationalt at regulere markedet via forskellige former for prisaftaler, organiseret som konferencer.

Overordnet blev tiden efter 1870 præget af, at en stadig stigende del af handelsflåden blev disponeret af egentlige rederier, hvor fremmed kapital blev almindelig, mens det traditionelle partrederi svandt ind. Der skete en betydelig koncentration, hvor andelen af fler(damp)skibstonnage var stigende, og hvor store rederier med hjemsted i København blev dominerende, men hvor der også fra ca. 1900 blev oprettet en del mindre dampskibsrederier.

Igennem hele perioden frem til 1914 styrkede DFDS sin position. Rederiet 15-doblede sin tonnage, mest gennem nybygninger som blev finansieret via driftoverskud, låneoptagelse og aktieudvidelse. Eksisterende ruter fik hyppigere besejling med større skibe, som ofte blev apteret til flere passagerer, da billetindtægter var vigtige, også for fragtskibene. Og nye ruter blev som tidligere nævnt etableret. Rederiet havde

også en større kapital bundet i faste anlæg, administrationsbygninger og ved periodens slutning i Helsingør og Frederikshavn værfter.

Af større dampskibsrederier bød perioden først på dannelsen af De Carlske Rederier, Norden og de C.K. Hansenske rederier – alle baseret på trampfart. Fra 1890erne fulgte Vesterhavet, D/S Svendborg og D/S af 1912, igen med trampfart som udgangspunkt, samt ØK, som i sin blanding af handels- og rederiselskab hurtigt ekspanderede til i 1913 at være det fjerdestørste rederi.

For sejskibsrederiernes vedkommende bød årene efter ca. 1890 på konstant nedgang. Fanø er nævnt, og i Marstal og Svendborg kunne flerskibsrederier fortsat findes, men ellers var der i 1914 tale om »havets husmænd«: ca. 900 enkeltskibsrederier, hvor reder og skipper typisk var den samme.

En særlig omtale får søfarten i Nordslesvig. I perioden 1870-1914 vandt Åbenrå frem med dampskibsrederiet Jebsen som førende, mens Haderslev og Sønderborg tabte terræn. Det var sejskibsflåderne, som svandt ind, især for de store skibes vedkommende. Første verdenskrig gik hårdt ud over området's søfart, således var der i 1920 kun ét dampskib tilbage i Åbenrå.

*Perioden 1914 – 1920* behandles undervejs i temaerne, men også i et særligt afsnit om rederivirksomheden i disse år. Udbruddet af første verdenskrig kom til at betyde voldsomme ændringer for alle dele af dansk søfart. I løbet af perioden førte minesprængninger, torpederinger og sænkninger fra tysk side til et tab på 30-35% af tonnagen i 1912: 147 damp- og motorskibe og 117 sejskibe og fiskefartøjer, hvorved 702 personer omkom. Men allerede i 1919 var den tabte tonnage i vidt omfang erstattet: I forhold til 1912 var damp- og motorskibsflåden knap nok af samme størrelse, mens sejskibsflåden endda var større.

Bag disse tal gemmer sig flere faktorer. Kort efter krigens udbrud og de første minesprængninger gik rederne og staten sammen om en lov: »Krigsforsikringen for danske Skibe«, som var begrundet i eksport-erhvervenes behov for dansk tonnage. Staten gik her i samarbejde med forsikringselskaber, og danske fartøjer blev tvunget til medlemskab. Det almindelige behov for søforsikring steg også hurtigt, og da rederne vendte hjem til de danske selskaber gav det baggrund for dannelse af nye søforsikringselskaber: Baltica i 1915 og Codan i 1916. De betydelige udbetalinger for tabt tonnage gav kapital til indkøb af second-hand tonnage og til nybygninger.

Den væsentligste årsag til tonnagetilgangen må dog findes i de meget store overskud, rederierne kunne præstere i og lige efter krigsårene. Selv om aktiespekulanter ofte havde held til at trække meget betydelige

beløb ud af overskuddene, blev der alligevel mulighed for at konsolidere og udbygge rederiernes flåder. Og dertil kom, at mange nye spekulationsrederier så dagens lys, især markant inden for sejlskibsrederierne, hvor der i krigsårene blev indkøbt store jern- og stålskibe, og i 1919 var mange af dem stadig aktive. Dette betød, at størrelsesforholdet mellem rederierne undergik en del ændringer i løbet af krigen, også fordi tabene faldt meget forskelligt alt efter skibenes destinationer og anvendelse. Her blev især sejlskibene meget vanskeligt stillet i de nære og europæiske farvande med tvangsruter og konvojering.

For rederiernes situation var det af stor betydning, hvorledes mulighederne var for at få nybygningsprogrammerne realiseret. De eksisterende værfter kunne slet ikke følge med efterspørgslen, og mangel på materialer – jern og stål især – hæmmede også produktionen. Heldigst var et rederi som DFDS, som selv ejede værfter, og i krigens løb grundlagde større rederier da også egne værfter: Odense Stålskibsværft 1917 (A.P. Møller) og Nakskov Skibsværft 1919 (ØK). Muligheden for både en hurtig og vedvarende gevinst lå bag anlægget af mange nye stålskibsværfter fra 1916, men kun få af disse: Svendborg, Århus og Aalborg kom rekonstruerede igennem krigskonjunkturernes bratte fald fra 1920. Det umættelige tonnagebehov førte også til et sidste opsving for træskibsbyggeriet, og der blev eksperimenteret med et nyt materiale: beton.

For mandskaberne betød krigsforholdene store forandringer. Antallet af omkomne vidner om farefulde og belastende år, men der var også kompensation herfor. Hyren blev forhøjet gentagne gange, der var tillæg for sejlads i farezoner, dyrtidstillæg, forhøjelse af ulykkesforsikringen, fra 1918 kunne man melde sig i arbejdsløshedskasse, og i juni 1919 kom højdepunktet. Under indtryk af den russiske revolution og uroen blandt danske arbejdere fik man en overenskomst med store lønforhøjelser og den længe ønskede 8-timers arbejdsdag. Og samtidig blev forholdet mellem søfolkenes organisationer bedre.

Krigsårene gav desuden anledning til den første store konfrontation mellem de danske redere og den danske stat. Hurtigt efter krigsudbruddet blev der tale om en international tonnagemangel, som fik fragtraterne til at stige til hidtil ukendte højder, og som konstant skærpedes i løbet af krigen. For Danmark skabte især den tyske søkrigsførsel stadig stigende problemer med søtransporten til og fra landet. I takt med at Danmarks forsyningssituation forværredes, øgedes samfundets opmærksomhed på skibsfartens rolle. Der blev stillet krav om dansk tonnage til transporterne til og fra Danmark, og længerevarende forhandlinger fra vinteren 1915 til foråret 1916 gav ikke staten de løsninger, man ønskede. Sideløbende med den tiltagende dyrtid kunne man nu



også forarget iagttagelse, hvorledes aktionærene i skibsfartens selskaber fik udstedt friaktier og udbetalt udbytter, som kunne løbe op i 100%, mens rederne nægtede at yde særlige pengebidrag til den danske økonomi. Konfrontationen endte med en lov i maj 1916, som pålagde selskaberne et tvangsbidrag til statskassen, og som oprettede et Fragtnævn med stor rederindflydelse til sikring af forsyningerne til landet. Under vanskelige ydre vilkår synes dette samvirke at have fungeret godt i årene derefter.

Bind 5 af Dansk søfarts historie hævder sig fint i forhold til de tidligere bind. Den høje tekniske kvalitet er fortsat en nydelse med dejlige, varierede illustrationer og gode, overskuelige tabeller og figurer. Egentlige trykfejl skal man lede længe efter: er der mere end to?, men nogle tabelhenvisninger er der fejl ved. På side 73-74 mangler helt henvisninger til tabellerne 18 og 19. På side 206 skal tabel 37 være 38, side 213 tabel 43 være 44 og side 230 skal tabel 50 være 51 – som i øvrigt mangler kildeangivelse.

Selve fremstillingen er rosværdig: let at læse og stort set uden uforklarede begreber m.v. Måske kunne (side 201) »certeparti« være forklaret, og side 178 dukker »Søfartstidende« pludselig op, men det er vist også alt. Indholdsmæssigt må man også sige, at forfatterne alt overvejende har dækket de emner og den udvikling, som prægede periodens danske søfart. De store linjer i skibe, ejere, sejlads og økonomi træder klart frem for læseren, og nu får de søfarende også mulighed for en mere generel og grundig behandling. Deres organisationsdannelser er en vigtig nyskabelse i perioden, og det kan derfor undre, at rederens organisationer ikke tilsvarende skildres. På side 174 optræder »Rederiforeningen« første gang, men derved bliver det. Måske er det ikke helt tilfældigt, at den eneste konstaterede fejl i »Kilder og litteratur« netop er ved Rederiforeningens jubilæumsskrift fra 1934, hvor forfatterne var Maegaard og Vestberg.

Dansk søfarts historie 1870-1920 har tidligere ofte været hovedpersonernes og myternes historie. Dette søre og grundige bind af søfartshistorien går andre veje – tak for det!

*Benny Christensen*