

FRANK A. RASMUSSEN, BENT VEDSTED RØNNE og HANS CHR. JOHANSEN:
Dansk søfarts historie, bind 6: Damp og diesel. 1920-1960. Gyldendal,
2000.

Skibsfartens betydning for dansk økonomi i perioden 1920-1960 var bemærkelsesværdig lig med den tidligere periode. Man beskæftigede ca. 1% af den erhvervsaktive befolkning, og man bidrog med 3-4% af bruttonationalproduktet. Og som tidligere havde skibsfarten stor betydning for det øvrige erhvervsliv gennem værfterne, som 1920-1960 blev stadig tættere knyttet til rederierne, og gennem indtjeningen af fremmed valuta, som muliggjorde en mere lempelig økonomisk politik end politikerne ellers ville have haft mulighed for.

På samme måde bød 1920-1960 på færre forandringer, hvad angik rederifunktionen og forholdene for de større rederier, end perioderne før og efter. Den koncentration til København, som kunne aflæses 1913-1920 for flerskibsrederiernes vedkommende, fortsatte dog. Tilgangen fra Sønderjylland efter 1920 var meget beskeden, og efterhånden kunne hovedstaden mønstre 90% af tonnagen. Og tilsvarende steg de 10 største rederiers andel af handelsflåden fra ca. 60% til ca. 80%.

De lange linier i hovedafsnittet *Handelsflåden 1920-1960* slår fast, at damp-tonnagen var stærkt vigende efter 1945, og at motorskibene overhalede dampskibene ca. 1940. Det totale tonnagetal var stabilt frem til 1940 – ca. 1.000.000 brt, men fra ca. 1947 skete der en stærk vækst i handelsflåden til ca. 2.400.000 brt i 1960, hvor nybygningerne efterhånden alene var af stål. Lastdampskibene var gennemgående på 1.-3.000 bruttoregister-tonns, mens motorskibene delte sig i to hovedgrupper: en stor gruppe af mange små, og en gruppe af store – over 3.000 brt. Og det var den sidstnævnte gruppe, som voksede kraftigt, således at den i 1960 udgjorde ca. 10% af handelsflåden.

Undervejs i perioden skete der en hastig udskiftning af flåden, hvorved Danmark kom til at ligge i førergruppen i verden 1960 med hensyn til flådens gennemsnitsalder. Som årsager hertil nævnes indirekte støtteordninger fra staten, som også ydede rådgivning og vejledning, samt rederiernes konkurrencesituation på verdensmarkedet, som ansporede til rationaliseringer og maksimal udnyttelse af skibene. Her var det også væsentligt, at rederierne ofte var forretningsmæssigt relaterede til danske værfter, hvor der især satsedes på motorskibe.

Størstedelen af rederiernes skibe var som tidligere beregnet til fragtfart, og 1920-1960 skete der store ændringer i typerne. I den første periode efter 1920 var man stadig præget af den engelske tradition, og ved de nye skibe ønskede man især, at de kunne yde en højere fart. De første

tankskibe havde været i drift før 1. verdenskrig, men fra 1927 blev denne gren udviklet kraftigt, anført af rederiet A.P. Møller, så at Danmark i 1960 havde en af verdens mest moderne motortankskibsflåder. En helt ny type fragtskib var shelterdækkeren, som snart blev den dominerende blandt de større motorskibe. Indretningen af et særligt vejrdæk over hoveddækket betød både besparelser, større lasteevne og øget fleksibilitet. Fra 1930erne satsede især rederiet J. Lauritzen på reeferbåde: hurtigtsejlende motorskibe med kølerum beregnet til transport af frisk frugt.

Hvad skibsnavnene angår, var det nu pigenavne – først danske, men fra 1950erne også angelsaksiske – som dominerede. Stednavne – først danske, men senere også oversøiske, rettet mod indtægtsgivende destinationer – udgjorde en anden stor gruppe, mens dyrenavne og mytologiske/religiøse navne var i stærk tilbagegang. Navngivningen blev i øvrigt i stigende grad præget af, at rederierne blandt andet profilerede sig ved en ensartet, tematisk navngivning, f.eks. danske stednavne.

I dette bind gives der god plads til en gennemgang af vilkårene for skibsvæftindustrien. Det overordnede billede er, at 1920-1960 var en stor periode for de danske værfter. Der var ganske vist kraftige konjunkturudsving i 1920erne, der var kriseårene først i 1930erne, 2. verdenskrig og mangel på stål i begyndelsen af 1950erne. Men den gennemgående tendens var vækst, og i 1955 var der ca. 17.000 i arbejde på danske værfter, ud af jernindustriens samlede arbejdsstyrke på 98.000.

Som nævnt ovenfor tilægges det tætte samarbejde mellem progressive danske redere og værfterne en stor betydning både for rederiernes tonnagesfornyelse og indtjening, og for værfternes teknologiske udvikling. Men også eksportkreditter og afskrivningsregler bidrog til, at de danske værfter gennem hele perioden havde en høj eksportkvote af avancerede skibe og skibsmotorer, i visse år over 50%.

Derfor er det også en helt naturlig disposition, at et større afsnit er viet til en systematisk og illustrativ gennemgang af et stålskibs vej fra ordregivning til søsætning og udrustning. En spændende fortælling, som er fint suppleret med instruktive illustrationer og billedtekster.

I afsnittet *I sejlads* skildres søfartens karakter, aktiviteter og indtjening. Generelt var 1920erne positive år, efterfulgt af meget dårlige år frem til 1935, hvor den større skibsfart fik fremgang og god indtjening indtil den 9. april 1940. I krigsårene kunne hjemmeflåden sikre betydelige indtægter, men for de samlede aktiviteter var der tale om en stor nedgang. Sammenlignet med det øvrige Europa slap den danske handelsflåde nådigt igennem krigsårene, og derefter blev der – med visse udsving på grund af Koreakrigen og Suezkrisen – tale om gode tider,

især for den store del af handelsflåden, som fandt beskæftigelse på verdenshavene.

For årene 1920-1930 tegnede den udenlandske fart sig for ca. 60% af bruttofragtindtægten, og i den egentlige fragtfart indtjente trampfarten langt det største beløb. For disse skibe, som typisk lå i størrelsesordenen 700-2.000 brt, var transporter af kul fra Storbritannien den vigtigste indtægtskilde. Tramprederierne kunne også supplere med en pæn indtjening på timecharter-kontrakter, som især blev indgået med amerikanske befragtere med fart ud fra amerikanske havne.

Skibsfarten mellem Danmark og udlandet udgjorde et mere broget billede. Liniefarten havde eksporten af landbrugsvarer til Storbritannien som hovedmarked, mens ruteskibenes mest værdifulde område var USA's østkyst med passagerer, stykgods og korn. Trampskibenes hovedkategorier var trælast, kul, vegetabilsk olie og korn. Den samlede søværts omsætning med udlandet fordelte sig i øvrigt på den måde, at danske skibe mest var beskæftiget i den udgående fart, mens mere end halvdelen af importen var på fremmed køl.

Den følgende periode frem til 1940 forstærkede 20ernes billede. Fragtindtjeningen skete i stigende grad mellem udenlandske havne (i 1938 var det ca. 75%), mens danske skibe nu blot besørgede ca. 40% af godsomsætningen med udlandet.

Krigsårene ændrede meget på dette. Hvor udeflåden, der udgjorde ca. 60% af de større skibe, efterhånden blev sat i fart af de allierede uden dansk indflydelse, kunne hjemmeflådens ca. 160 skibe i et vist omfang disponeres af de danske redere. Indenrigsfarten blev forsøgt opretholdt med mindre dampskibe i minestrøgne ruter, og den dansk-tyske tonnageaftale af 15. maj 1940 betød, at Tysklands andel af udenrigsfarten steg fra ca. 20% til ca. 80%. Der blev her mest tale om fragter af kul, træ, gødning m.m. fra Østersøen, men hurtigt kom det af regeringen nedsatte Fragtnævn under tysk pres for også at udføre militære transporter – et pres, man efterhånden måtte bøje sig for. Til at illustrere krigens vilkår for dansk søfart er valgt S/S *Svend Pii* som et typisk eksempel på et skib i hjemmeflåden og M/S *Kina* som eksempel på et nyt skib i oversøisk fart, som kom til at sejle med krigsmateriel.

I de første efterkrigsår var indenrigsfarten af relativ stor betydning. I 1946 havde den et omfang svarende til hele den udenrigske, og fragterne var brunkul og tørv, samt sten, kalk og cement. Sidstnævnte laster holdt ved i 1950erne, nu suppleret med kul til elektricitetsværker og olie/benzin, og nu var det i stigende grad udenlandske skibe, som besørgede transporterne.

På samme måde faldt de danske skibes andel af godsomsætningen

med udlandet fra ca. 67% i 1946 til ca. 25% i 1960, også selvom der i 1960 var tale om en fordobling af førkrigniveauet for udlosset gods, med størst vægt på fast og flydende brændstof. Til gengæld steg betydningen af den udenlandske fart yderligere til 80% af bruttofragtindtjeningen, med relative stigninger for liniefart og timecharter, mens trampindtægterne faldt fra 40% til 25% i 1960, hvor det især var de nære markeder, der svandt ind.

Bag disse overordnede udviklingstræk gemmer sig udøverne af skibsfartserhvervet, og de behandles i særskilte afsnit. *Redere og økonomi* indledes med en gennemgang af skibsfartskonjunkturerne 1920-1939. Generelt var det en meget vanskelig periode med hård konkurrence og med stærk påvirkning af krisen i 1930'erne, og for Danmarks vedkommende gik det også op og ned. I juli 1921 var 30% af flåden oplagt, dernæst nogle bedre år – dog 1926 10% oplagte – og igen gode år. Verdenskrisen ramte hårdt: april 1932 atter 30% oplagte, og så fra 1934 fremgang, og 1936 alle skibe i fart. For hele perioden gjaldt det for rederne om at tilpasse omkostningerne, hvor hyre og proviant nu var tungere poster end før 1914, mens brændselsudgifterne faldt med flere motorskibe. Resultatet blev ikke tilfredsstillende: rederier likviderede, der blev ikke betalt udbytter, og afskrivningerne var på et lavt niveau.

De sidste år før krigen gik det dog kraftigt fremad, og i månederne september 1939 til april 1940 satte en højkonjunktur ind, som mindede iagttagere om forholdene under 1. verdenskrig. Trods krigstillæg til besætningerne og stærkt forhøjede forsikringspræmier skabtes der store fortjenester, også selvom staten straks nedsatte et Fragtnævn til at sikre forsyningerne til Danmark. De overordnede økonomiske vilkår 1940-1945 er berørt tidligere, men gennem interne nedskæringer og statslig hjælp kom de fleste rederier rimeligt igennem krigsårene med aktionærernes tillid i behold.

I sommeren 1945 havde de danske rederier derfor gode muligheder for at genopbygge flåden og ekspandere. Udeflådens tab blev efterhånden erstattet af vestmagterne, og med et omfattende fornyelsesprogram med ophugninger og satsning på specialindrettede motorskibe blev perioden frem til 1960 som helhed langt bedre end mellemkrigsårene, især for de store rederier. Der var ganske vist tale om store svingninger i fragtraterne, men omkostningerne var relativt stabile i disse år, så i de gode år blev der tjent godt.

Undervejs i de kronologiske afsnit behandles også forholdene for de enkelte rederier. *DFDS* begyndte perioden som Danmarks største rederi med genetablering af rute- og liniefarten. I 1935 var det dog slut med passagerruten til New York, og den indenlandske rutefart led også

under konkurrencen fra DSB – bl.a. lyntog – og de mange nye broer. Generelt havde rederiet før 2. verdenskrig en svag indtjening, og man var også hæmmet af gældsætningen i 1922, hvor De Carlske rederier og Dansk-Russisk var blevet opkøbt. DFDS havde relativt få krigsforlis og god indtjening, så rederiet kunne investere i en modernisering af tonnagen, mest beregnet til liniefart. Hovedinteressen lå i ruter mellem Nord- og Sydamerika, på Middelhavet og Nordsøen samt indenrigs. I 1950erne kunne man derfor fremvise en solid økonomi med stor egenkapital.

ØK genoptog og udvidede sit rutenet i 1920erne, hvor hovedinteressen stadig var koncentreret om Østen. Fra 1929 sattes et større nybygningsprogram i gang og fra 1938 var det Danmarks største rederi. Krigsårene gav ret store tab, men man genopbyggede hurtigt, og skibene blev mest sat ind på førkrigsruterne. Man skabte et betydeligt overskud på rederidriften, men det var handelsafdelingen, som ekspanderede mest.

A.P. Møller førte en forsigtig økonomisk politik i mellemkrigsårene. Der var dog tale om en stadig ekspansion, især med egne, større nybygninger, og foruden den traditionelle trampfart satsede rederiet fra 1928 også på tankskibe og opbygning af liniefart mellem USA og Fjernøsten. Fordelagtige fragter gav en solid vækst, og rederiet investerede i denne periode også i dansk industri. Efter 1945 ekspanderede man i et hidtil uset omfang, således at rederiet i 1960 rådede over mere end 30% af den danske tonnage. Det var tankskibene og mange nye linier til især Fjernøsten, som gav rederiet meget store overskud, mens trampfarten svandt ind, presset af flagdiskrimination fra især USA og af en hård konkurrence på lønninger.

J. Lauritzen med rederiet Vesterhavet koncentrerede sig i 1920erne om trampfart i europæiske farvande. En fordelagtig langtidskontrakt på transport af finske trævarer gav grundlag for at etablere en linietrafik på Amerika samt de nævnte reefer-både med frisk frugt. Rederiet fremstod derfor i 1939 som et velkonsolideret, familieejt firma. Efter krigen skete der en kraftig forøgelse af flåden, nu også med polarskibe og tankskibsfart, og det gav samlet en god indtjening i 1950erne.

For de øvrige, større rederier var udviklingstendenserne mere brogede. Generelt var det sværest for dem, der holdt fast i trampfart, mens tankskibsfart og timecharter var mest lønsomt.

I hovedafsnittet *Besætningerne* konstateres det, at perioden 1920-1960 var en opbrudstid for søfolkene. Sejlskibenes patriarkalske kultur, ofte forankret i lokale samfundsnormer, blev erstattet af nye normer i skibe i fast fart eller tramp. Især blev der i motorskibene brug for uddannet,

specialiseret mandskab, og det betød, at det i 1950'erne var forbi med den hævdvundne vej via sejlskibene. For styrmændenes vedkommende kunne det f.eks. ses derved, at rekrutteringen fra de maritime miljøer faldt fra ca. 60% i 1900 til 15% i 1960. Det medførte også, at hvor livet om bord tidligere havde været præget af unge mennesker, skete der nu en opdeling i en officersklasse, som havde erhvervet som livsstilling, og hvor gennemsnitsalderen steg, og en menig besætning af unge på gennemtræk indtil familie og forsørgerpligter kaldte dem i land.

Overenskomstforholdene for besætningerne svingede stærkt alt efter de økonomiske konjunkturer. Generelt var der tale om faldende hyrer og arbejdsløshed i det meste af mellemkrigstiden. Sømændenes og søfyrbødernes forbund kunne glæde sig over støt stigende medlemstal trods få tillidsmænd, vel især fordi man siden 1911 havde indgået centrale overenskomster og dermed også opnåede klart bedre løn- og arbejdsforhold end i sejlskibene. Nogen samling af den menige besætnings organisationer i et industriforbund – som i Sverige – blev der dog aldrig tale om. De politiske skel var for store til det. Sømændene var socialdemokratisk ledede frem til 1945, mens søfyrbøderne med en kommunistisk ledelse førte en hård faglig kamp med tætte internationale kontakter.

Krisen i 1930'erne skærpede forholdene og tonen. I februar 1932 var 50% af fyrbøderne ledige, året efter var det 40% af sømændene, og overenskomsten 1932 betød 10% lønnedgang. Ved overenskomstforhandlingerne 1934 førte nye sammenkædningsregler og utilfredshed med bemandingsreglerne til uroligheder og ulovlige strejker, hvor Esbjerg kom i brændpunktet. Senere i 1930'erne vendte billedet noget. Overenskomsterne i 1935 gav forhøjelser til 1932-niveauet, og i 1938 blev to ugers ferie med løn vedtaget. Søfolkene vandt også en sejr i 1937, hvor deres stadige kamp for at overtage forhyringen resulterede i en ny lov. Herefter havde fagforeningerne eneret på anvisningen, som blev organiseret efter tønsystem, mens forhyring og mønstring blev en statsopgave. En anden mærkesag, 8-timers arbejdsdagen, blev først gennemført i 1945 i Danmark efter strejker og pres fra regeringen, hvor Norge og Sverige lovgav herom i 1935 efter internationalt krav. I denne og andre sager fremstod de danske redere som stærkt konservative.

2. verdenskrig udsatte de danske besætninger og deres familier for et voldsomt pres. Der blev ydet krigstillæg, faretillæg, forsørgerudbetaling m.v., men det dystre facit 1945 var, at ca. 1.600 danske søfolk omkom under krigen.

I de første efterkrigsår steg hyrerne til det internationalt anbefalede

niveau, og i 1951 blev der indført en obligatorisk sømandsuddannelse. Men i 1950erne var der også stor arbejdsløshed kombineret med gennemtræk blandt de menige, og striden stod som i mellemkrigstiden om bemandingsreglerne, hvor redernes ønske om besparelser via rationaliseringer stod overfor fagforeningernes krav om beskæftigelse. Nye bemandingslove i 1958 og 1960 gjorde ingen af parterne tilfredse.

For officerernes vedkommende var perioden også omskiftelig. I 1924 strejkede maskinmestrene for første gang i 52 år og opnåede forbedringer, mens skibsførerne frem til 1940 stadig blev aflønnet individuelt efter et internationalt set gammeldags dansk system. Med sejlskibenes endeligt blev rederierne stillet overfor et nyt problem: at skaffe sejlskibstid til navigatøruddannelserne. Enkelte rederier anskaffede selv sejlere, men efter pres fra Rederiforeningen blev skoleskibet *Danmark* bygget i 1933. I 1934 kom den ny *Georg Stage* til, og staten finansierede herefter drift og vedligeholdelse frem til 1958, hvor rederierne gik med til at bidrage. Samme år blev kravet om farttid med sejlskib fjernet fra styrmandsuddannelsen, hvilket fik nogle rederier til at lave en aspirantuddannelse med skoleskibstid.

Hvad angik forholdene ombord, blev det rederiet J. Lauritzen, som gik i spidsen – ofte til irritation for andre redere. I 1930ernes nye skibe indrettede rederiet bedre mandskabskamre, der var lægetilsyn, sportsudøvelse, firmablade og skibsbiblioteker. I 1945 gennemførtes en lov med krav til sundhedsforhold om bord i danske skibe, og efterhånden blev Lauritzens ideer gængse i skibene, selv om dette rederi stadig var i front med hensyn til velfærd.

Undervejs i hovedafsnittene behandles også udviklingen for den mindre skibsfart, som undergik store forandringer. I løbet af 1930erne forsvandt de rene sejlskibsrederier, da skibene enten blev afhændet til udlandet eller fik installeret hjælpemotor og dermed overgik til den motordrevne småskibsflåde. Gennem perioden frem til 1960 virkede en række tidligere sejlskibe, med nye, stærkere motorer og nedriggede, sådan som det skildres i det gennemgåede eksempel, skonnerten *Freia*. Småskibsflåden var som sejlskibsflåden koncentreret i det sydfynske område, i Marstal, hvor rederierne H.C. Christensen og E.B. Kromann dominerede og i Svendborg, hvor rederiet A.E. Sørensen etablerede sig. Her trivedes også fortsat partrederierne.

I mellemkrigstiden blev småskibsfarten hårdere ramt end den øvrige skibsfart. Broer og lastbiler undergravede den indenrigs transport med småskibe, og den traditionelle fart på Østersøen og Nordsøen svandt også kraftigt ind. Krigsårene 1940-1945 rettede op på økonomien. Benzinnangel og gennemgående besværlige transportforhold mellem

landsdelene satte bilerne tilbage, og de mange fragter af brunkul til København gav også gode penge. Efter krigen kom den tyske småskibsflåde hurtigt på fode igen, og sammen med DSB og private fragtmænd udgjorde de snart en trussel mod danske småskibe. I foråret 1950 arrangerede småskibsejerne en protestaktion i København, og resultatet blev en aftale med handelsminister J.O.Krag om lavt forrentede lån til nybygning af stålskibe. En af initiativtagerne var Albert Petersen, som lod konstruere og bygge coasteren *Caroline*, som gik hen og blev en typebetegnelse. Pengene til långivningen hentede regeringen i Marshall-hjælpen, og da de fleste af de 63 skibe, som blev finansieret i 1950'erne, blev bygget i Marstal og Svendborg, fik støtteprogrammet også betegnelsen »Marstal-hjælp«. Småskibsfartens betydning var dog stadig svindende. I 1960 udgjorde den blot 3% af handelsflåden, og konkurrencen om fragterne skærpedes.

Skibsfartens udvikling 1920-1960 har ikke tidligere været behandlet samlet og systematisk. Der foreligger ganske få faghistoriske studier af perioden, og tidskriftsartikler og jubilæumsskrifter dominerer det skriftlige materiale. Til gængæld foreligger der et overvældende statistisk materiale, ligesom museer og arkiver ligger inde med store materiale-samlinger, også af ikke-skriftlig art.

Det fremgår ikke af bind 6, hvorledes de tre forfattere har fordelt bindet mellem sig, men generelt fortsætter den sobre, nøgterne stil fra bind 5. I bind 6 dog ind imellem så meget, at de mange beskrivende, detailmættede afsnit kommer til at mangle liv og engagement – ja bliver til ganske kedelig læsning, som ikke vil kunne vække interesse for dansk søfart hos den alment interesserede læser, som søfartshistorien vel især er målrettet mod. Der er for få illustrative typiske historier, og der er for få personer skildret til at give fremstillingen kød og blod. To afsnit er viet til periodens mest omtalte skibsforlis, skoleskibet *København* og grønlandsskibet *Hans Hedtoft*, men deres funktion i helheden er ikke indlysende.

Lay-out og billeder/billedtekster er gennemgående også vellykket i bind 6, men i nogle afsnit, hvor selve teksten heller ikke fungerer godt, er der en del fejl og mangler. Nogle eksempler: I teksten s. 46 leveres *Prinsesse Margrethe* fra Odense Stålskibsværft, mens billedteksten s. 47 siger Helsingør Værft. Billedteksten s. 48 lader *Esso Aalborg* være på vej ud af Odense Fjord på sin prøvetur, hvor skibet ligger fortøjet et noget mere eksotisk sted. Billederne s. 51 og 52 er byttet om, og hvor det ville være logisk at lade den ny type, reeferbåden, som introduceres s. 50, ledsage af et billede, optræder *Africa Reefer* først s. 209 – og da ombygget til krigsformål af USA. Et lidt pudsigt eksempel findes s. 55,

hvor teksten karakteriserer den ny jernbanefærge *Korsør* som »Det smukke skib«, mens billedteksten har »et lidt klodset udseende.«

Bind 6 af Dansk søfarts historie fremlægger et overblik over dansk skibsfart 1920-1960, som gennem tabeller, figurer og illustrationer giver et glimrende indtryk af udviklingen, og hvor teksten kobler dansk skibsfart godt sammen med konjunkturudviklingen og krigsperioden generelt. Men disponeringen og præsentationen har sine mangler.

Benny Christensen