

HANS JEPPESEN, SVEND AAGE ANDERSEN og HANS CHR. JOHANSEN: Dansk søfarts historie, bind 7: Containere & koncentration. 1960-2000. Gyl-dendal, 2001. 274 s.

Udviklingen af dansk søfart i årene 1960-2000 kan gøres op i store træk som følger: Den samlede tonnage steg fra 2,3 mio. brt. til 5,7 mio, – med store udsving: 4,1 i 1972, 5,3 i 1978 og 4,3 i 1988. I hele perioden beskæftigede erhvervet mindre end 1% af den erhvervsaktive befolkning, skabte ca. 2% af bruttofaktorkomkomsten, og bidrog med store beløb i fremmed valuta.

Mere end 90% af skibsfarten var i udenrigsfart, og kun en mindre del af skibsladningerne til/fra Danmark blev transporteret på danske skibe. I 1960 udgjorde tørlastskibene godt 50% af tonnagen, mens de i periodens slutning omfattede over 60%. Omvendt faldt tankskibstonnagens andel fra knap 40% til under 30%. Hvor tørlastskibene i 1960 typisk var cargolinere og trampskibe til ladninger af varieret masse gods, var de i slutningen af århundredet containerskibe, mere specialiserede bulkcarriers og køleskibe. Og tankskibene havde gennemgået en udvikling over stadig større råolietankere til specialiserede produkttankskibe og gastankere. Denne udvikling skete i sammenhæng med en tendens til, at handelsflåden fik færre skibe i mellemstørrelsen.

Forfatterne til dette bind understøtter, at afhængigheden af globale forhold blev stærkt forøget i denne periode, og selvom afhængigheden af de internationale konjunkturer har været en rød tråd gennem mange af bindene af dansk søfarts historie, har denne afhængighed aldrig været større end nu. Derfor skal de ovennævnte hovedtræk ses i nær sammenhæng med skibsfartskonjunkturerne generelt. Årene 1960-72 var gode tider: der var højkonjunktur i Vesten og varebyttet steg med ca. 23% pr. år målt i tons gods. 1973-1988 var generelt præget af lave fragtrater, der var store udsving, og bagved en generel stor usikkerhed i verdensøkonomien. Fra 1988 har billedet været bedre: raterne er steget – men igen meget svingende. For specielt dansk skibsfart har de hyppige ændringer i kurserne på de valutaer – £ og \$ – som 95% af indtjeningen afregnes i, også været et stort usikkerhedsmoment. Endelig har den tiltagende flagdiskrimination i perioden været en belastning for dansk søfart.

På alle områder har perioden 1960-2000 derfor for dansk søfart været karakteriseret ved nøglebegreber som internationalisering, koncentration, automatisering og fleksibilitet, som måtte betyde brud med mange traditioner. Og disse begreber vil være gennemgående træk i den mere detaljerede gennemgang nedenfor.

For rederierne blev omstillingsevne og effektivitet mere nødvendig end nogensinde før, og det fik indflydelse på en række områder. De danske værfter var i 1960 stort set ejet af danske rederier, og en stærkt stigende konkurrence fra Fjernøsten – først Japan, derefter Sydkorea – stillede store krav til effektiviteten. Indførelse af edb og sektionsbyggeri var de første nyskabelser, men senere kom højteknologisk, computerstyret produktion også til at præge erhvervet. Den danske stat trådte til fra 1961 med oprettelsen af Danmarks Skibskreditfond, som vurderes at have været af stor betydning. Frem til 1999 blev der bevilget lån på favorable vilkår til over 2.000 skibes bygning for ca. 170 mia. kr. Et andet statsligt initiativ var »Projekt Skib«, hvor der i slutningen af 1980erne blev udviklet detaljerede forslag til teknologisk højt udviklede fremtids-skibstyper.

Alligevel er perioden 1960-2000 karakteriseret ved, at mange gamle danske værfter bukkede under. Helsingør, B&W, Nakskov, Århus, Aalborg, Frederikshavn – stort set al egentlig skibsbygningsaktivitet er forsvundet på disse værfter, så kun det kraftigt udbyggede Lindøværft er tilbage med en kapacitet til store nybygninger. Hvor det i 1960 var ca. 60% af de danske tørlastskibe, som var bygget i Danmark, og ca. 50% af tankskibene, spredt på 8-10 værfter, var det i 2000 stadig 54% af handelsflåden, som havde strakt kølen på et dansk værft – Lindø.

I årene 1976-1986 skete der en jævnt stigende udflagning af danske skibe til bekvemlighedsflag som Panama, Bahamas og Singapore, så i 1987 var 20% af tonnagen udflaget. Hermed fik rederierne især lettelser på omkostningssiden: lønningerne blev aftalt med udenlandske faglige organisationer, f.eks. i Filippinerne eller Singapore, og det gav markant lavere udgifter, bemandingsreglerne var lempeligere, og man sparede sømandsskatten. Andre store søfartsnationer havde gjort/gjorde det samme, og i nogle lande som f.eks. Norge havde man reageret ved at indføre et internationalt register. Danmark fulgte trop i 1988, hvor loven om Dansk Internationalt Skibsregister blev vedtaget. Det medførte, at rederne i stort omfang overførte skibene til DIS, hvor 92% af tonnagen var registreret i 2000.

Denne udvikling fik store følger for danske søfolks beskæftigelse på danske skibe. I 1961 var der ca. 17.000 personer ansat hos danske rederier, heraf 15.700 danskere. Der var tale om ca. 4.700 officerer, 4.700 dæksfolk, 3.100 maskinfolk, og ca. 3.200 i restauration. For navigatørernes vedkommende rekrutteredes der stadig kraftigt fra familier med baggrund i søfartserhvervene. Hvor en tilgang på 2% ville være den statistisk korrekte, var der tale om en tilgang på ca. 15%. Hos maskinofficererne var tendensen meget svagere, og hos den menige besætning

synes den ikke at være til stede. Her fremhæver forfatteren andre motiver og årsager: eventyrlyst og en svag skolemæssig baggrund, ofte kombineret med adfærdsmæssige problemer, som gjorde nogle år i det fremmede attraktivt.

Den tidligere periodes krav om mandskabsreduceringer i takt med større og mere automatiserede skibe fortsatte, så der i 1995 var sket mere end en halvering af besætningerne. Der kom en ny bemandingslov i 1964, men dispensationer herfra blev straks almindelige, så i 1985 blev der vedtaget en besætningslov, som gjorde bemanningen individuel fra skib til skib, alt efter kriterier fastsat af IMO, den internationale søfartsorganisation. Beskæftigelse af fjernøstlig arbejdskraft var ikke noget nyt, og fra fagforeningside blev brugen af »underbetalt« arbejdskraft ofte kritiseret. Men på trods af den ny besætningslov steg andelen af fremmed arbejdskraft efter indførelse af DIS til ca. 1/3 af besætningerne, alt overvejende ikke-officerer.

Vilkårene for de beskæftigede blev stærkt påvirket af denne udvikling. Besætningsreduktionerne ramte først det menige mandskab på dæk og i maskinen. Derefter telegrafister, maskinmestre, catering, og endelig også navigatørerne. Den traditionelle opdeling af den menige besætning i dæk, maskine og kabys kom under stærkt pres. Først skete der forenklinger, og efter mange års diskussion blev betegnelsen »skibsassistent« indført, hvorefter skellet mellem dæk og maskine blev fjernet, hvilket især vakte modstand hos sømændene. For officerernes vedkommende førte DIS-overenskomsterne til det afgørende brud med traditionerne i 1997, hvor en ny uddannelse til skibsofficer blev startet. Herefter vil der være tale om en høj grad af enhedsuddannelse til både bro og maskine, idet højteknologien har gjort den en-mandsbetjente bro med overvågning af maskinen almindelig.

I årene efter 1960 blev de daglige arbejdsvilkår også ændret betydeligt. Overordnet skete der en ændring til rederiansættelse, som nærmede sig funktionærvilkår, og blandt andet derfor blev de maritime fagforeninger svækket og opløst som selvstændige forbund. I 1981 indgik søfyrbøderne i Dansk Metal, og i 1994 indgik Sømændenes Forbund i SID. En af forbundenes kerneydelser, forhyringsretten, var stærkt omdiskuteret, og i perioden skete der flere ændringer, så at fagforeningerne mistede eneretten til forhyring.

Forholdene ombord undergik store forandringer. I 1960 var der stadig tale om klare opdelinger i hverdagen, både i de arbejdsmæssige funktioner, i messen og i fritiden, som var generelt accepteret ud fra standsfølelser og hensyn til disciplin. Men den teknologiske udvikling og ændringerne i arbejdsbeskrivelserne betød, at fælles messer og fæl-

les fritidsadspredelser blev almindelige, selvom skellet mellem officerer og mandskab ofte var synligt. En-mands kamre af høj kvalitet blev standard, men hermed fulgte ikke nødvendigvis øget velfærd. De store krav til tempo og præcision for at indtjeningen kunne være optimal betød, at liggetiden i havn blev minimaliseret. Den faglige fleksibilitet betød, at den enkelte ofte var alene med sit arbejde, og også med sin hviletid. Denne isolation blev kombineret med et højt stressniveau, også da manglen på kvalificeret mandskab førte til, at omfattende overarbejde blev almindeligt. Søfartserhvervet forblev derfor det farligste erhverv, med en ulykkesrisiko som var 15 gange større end i land. Men hvor der tidligere især var tale om fysiske skader, forårsaget af løft, fald eller giftige dampe, er der nu tale om flere psykiske lidelser, hvor tempo, ansvar og kravet om produktivitet er hovedårsagerne, kombineret med mangelen på normale personlige relationer i hviletiden. I havnene gøres der en stor indsats, bl.a. af Handelsflådens Velfærdsråd og sømandskirkerne, for at bøde på disse forhold.

Sømandsloven af 1964 havde fastsat en tjenestetid på 12 måneder samt fri hjemrejse, og som årene gik, blev intervallerne kortere henimod to måneder ude, to hjemme. For officerernes vedkommende blev hustrusejladser, evt. inkluderet større børn, almindelige i løbet af 1960'erne. Det forhindrede dog ikke, at ude-hjemme problematikken forblev et stort problem for de søfarende. Et gennemgående træk var store følelsesmæssige vanskeligheder omkring skiftet fra den isolerede arbejdssituation til hjemmet og omvendt. Vanskeligheder, som førte til en relativt høj skilsmisseprocent og et relativt overforbrug af alkohol.

Årene efter 1960 førte til store forandringer i indenrigsfarten. Fragtfarten på små danske skibe var i begyndelsen betydelig, men som flere broer kom til, kombineret med bedre veje, overtog lastbilerne i stort omfang disse transporter. Flere og flere transporter til/fra udlandet gik nu direkte til provinsens byer, uden omladning i København, og i 1960 varetog danske skibe blot ca. 25% af den totale godsomsætning med udlandet. Den indenrigs rutefart ophørte i 1971, da DFDS nedlagde de sidste ruter på Århus og Aalborg, og herefter var alene færgefarten tilbage. Med den stærke vækst i bilismen gav det rederierne gode vilkår på Øresund, Storebælt og Kattegat, hvor en del nye overfarter blev etableret, men i slutningen af perioden betød Storebæltsbroen – og senest Øresundsbroen – at de fleste af ruterne blev lukket igen.

Rutetrafikken på Danmark var traditionelt blevet varetaget af DFDS. Den vigtigste trafik var med passagerer og landbrugsvarer på England, og her blev farten centraliseret og effektiviseret. Eksportbådene kom til at udgå alene fra Esbjerg, hvor der blev benyttet ro-ro skibe med køler-

trailere. Passagerfarten moderniseredes, og efter forskellige forsøg blev aktiviteterne begrænset til fart på Harwich og Oslo. Den øvrige færgefart fra Danmark blev i hovedsagen varetaget af udenlandske rederier.

Udenrigsfarten var i periodens begyndelse præget af liniefarten. På ruter typisk mellem Nordeuropa, østkysten af USA og Asien blev der transporteret stærkt sammensatte ladninger. Med stærkt stigende udgifter til lastning, losning og liggetid blev transport med container, opfundet i USA, snart introduceret, først hos ØK og fra ca. 1970 hos A.P. Møller. ØK forsøgte at omlægge sine traditionelle linier Europa-Fjernøsten, Europa-Australien, Europa-Vestkysten af Afrika samt Europa-Vestkysten af Amerika til containerfart, også i samarbejde med andre rederier. Men på længere sigt kunne rederiet ikke tjene penge, og i 1993 blev resterne af liniefarten overtaget af A.P. Møller. For hos dette rederi blev container et nøgleord til succes. Man tilpassede skibstyperne til bestemte ruter og indsatte skibene på gunstige tidspunkter. I 1976 kom rederiets første rene containerlinie: fra USA's østkyst via Panama-kanalen til USA's vestkyst, og derfra til Fjernøsten med ugentlige afsejlinger i begge retninger. Rederiet investerede i nye havneanlæg m.v., så i 1980 var al liniefart overgået til containerfart, i 1988 med 21 skibe. Containerfarten blev i årene derefter yderligere udbygget med flere linier og tilknyttede fødelinier med mindre skibe, så at A.P. Møller i 1996 fremstod som verdens største containerrederi.

Et andet af dansk skibsfarts hovedområder var olietransport. Suezkanalens lukning 1956-57 havde givet anledning til transport af råolie syd om Afrika, og 6-dages krigens lukning af kanalen i årene 1967-75 forstærkede denne udvikling kraftigt. Her var det især A.P. Møller som satsede med supertankere, og via effektiv stordrift og langtidskontrakter fik rederiet stor indtjening indtil denne trafik kulminerede i 1978. Rederiet Dannebrog var tidligt gået ind i transport med mindre specialtankskibe, og udviklingen af produkt- og gastankere tog for alvor fart under og efter oliekriserne. Her var rederiet Kosan tidligt ude, og A.P. Møller udviklede sin flåde af især produkttankskibe – 23 skibe i 1988 – i nær tilknytning til rederiets engagement i olieudvinding, hvor man også beskæftigede en række specialfartøjer. For den totale danske tonnage betød omlægningen, at tankfartens andel faldt fra ca. 50% til 25% frem til 1999.

Den traditionelle trampfart fik svære vilkår. En del af markedet blev omlagt til containergods, og transporten af masse gods krævede ofte specialskibe for at være lønsom. Danske rederier fulgte med i denne udvikling, og der blev investeret i de ny bulkcarriers. Her var det rederierne Torm og Norden, som var de ledende sammen med J.Lauritzen. Dette

rederi var tidligt gået ind i udvikling af køleskibe specielt til transport af frugt, en fart rederiet stadig satsede på i periodens slutning, selv om de ny kølecontainere kunne blive en trussel.

For strukturen i dansk skibsfart betød perioden 1960-2000 betydeligt større forandringer end i årene 1920-1960. Der blev stillet store krav til planlægning og fleksibilitet, samtidig med at godt købmandsskab nu også indebar en villighed til brud med traditioner og indgåelse af globale alliancer. Det skulle vise sig, at kun de færreste af de gamle rederier kunne leve op til dette. Fra den første periode med egentlig rederidrift overlevede kun Torm og Norden, samt Dannebrog, som i 1967 blev udskilt fra C.K.Hansen-gruppen, og fra den næste generation J.Lauritzen og A.P. Møller. De traditionelt store, DFDS og ØK, kom ud i skæbneår: ØKs rederivirksomhed blev helt afviklet i 1997, og i 1964 blev DFDS overtaget af J.Lauritzen.

Men der kom også nye rederier til. 1960'erne så en stærk stigning i anpartsbaserede selskaber, bl.a. med investeringer i skibe med det formål at udskyde skattebetaling for indskyderne. Fra 1990'erne fik denne aktivitet mere karakter af indskud i leasingarrangementer, og i år 2000 var det ca. 20% af handelsflåden, som var ejet af sådanne selskaber. Blandt handelsflådens skibe var der i 2000 stadig ca. 700 skibe under 1.600 brt.

Det er dog ikke tilfældigt, at forsiden på smudsomslaget til bind 7 viser et skib fra A.P. Møller-gruppen. Dette rederi viste sig i enestående grad i stand til at tilpasse sig periodens vilkår for skibsfart, og det betød ekspansion på traditionelle områder og engagement i nye, også udenfor skibsfartserhvervet. Ved periodens slutning ejede rederiet mere end 50% af dansk indregistrerede skibe, og på verdensplan opererede man ca. 200 skibe på samlet 10 mio tdw. Og samtidig prægede rederiet dansk skibsbygning via Lindøværftet.

Bind 7 af Dansk søfarts historie fremstår som de øvrige bind i høj kvalitet. Forfatterne får givet et godt, overskueligt helhedsbillede af dansk søfart, og det er især rosværdigt, at der gives så megen plads til at skildre forholdene for erhvervets udøvere, det være sig på farten eller i hjemmene på orlov. Fremstillingen er klar og letlæselig, og kun ganske få steder står læseren tilbage med spørgsmål: på side 117 nævnes »udflagning« uden en forklaring, og ved omtalen side 126 af Projekt Skib omtales ikke, hvad der blev af de tre andre skibsprojekter. På samme måde er illustrationer og figurer også i dette bind med til at understøtte teksten fornemt, og kun i enkelte tilfælde forekommer fejl: Illustrationerne side 204 og 244 har ikke angivet årstal, og billedteksten side 243 skulle ikke henviser til side 33, men til side 27.

Da Statens humanistiske Forskningsråd i 1991 fokuserede på dansk søfarts historie, var det med ønsket om at få belyst den teknologiske udvikling, omfang og arbejdsområder, søfolkenes kultur og materielle vilkår, samt rederivirkomheden og dens organisatoriske rammer. Ti år senere kan det konstateres, at dette er blevet opfyldt i stort omfang. Vi har fået et pragtværk, ikke blot i de ydre kvaliteter, men så sandelig også indholdsmæssigt. Vidende, dygtige forfattere har givet os overblik og indsigt. Der har været sans for detaljen, men også en evne til at engagere og perspektivere. Lad os med redaktionskomitéen håbe, at Dansk søfarts historie vil inspirere til mange nye specialundersøgelser i de kommende år.

*Benny Christensen*