

og det vil sige 7 slotte af 11. Mangler der end et hjørne af billedet, må vi sige, at tendensen er entydig. Denne »styrke«politik i det sjællandske var etableret af dronning Margrethe, og Erik af Pommern har fortsat og befæstet den. Det var ham, der fik indsat ikke-råder på Vordingborg, Stege og København. I kongens lensbesættelser i forbindelse med bruddet med rigsrådet kan vi måske se modellen for en udvidelse af det kongelige kerneområde, så dette foruden Sjælland også kom til at omfatte Lolland-Falster og Fyn. Men så vidt var det ikke nået før 1438. I det øvrige land var tre fjerdedele af de lensmænd, vi kender fra perioden 1436-38, rigsråder. I Jylland var rigsråderne nærmest alene på banen, og på Fyn og i de østensundske områder var slottene under rigsråder de fleste.

For enhver, der behandler perioden fra Valdemar Atterdags sidste år til Kristoffer af Bayerns første, vil Lerdams bog være et uomgængeligt repertorium, når det gælder oplysninger om lensbesiddelser mv. Oplysninger om lensmændene, deres primære godsbesiddelser og deres relation til rigsrådet er her samlet på ét sted. Gennem undersøgelsen af lensvæsenet lykkes det Lerdam at kaste lys over en række væsentlige emner i periodens politiske historie. Ikke mindst giver modstillingen rigsråder/ikke-rigsråder os et nyttigt og uundværligt fodfæste, når Erik af Pommerns lenspolitik skal vurderes, men naturligvis må metodens bæreevne ikke overvurderes. For Erik af Pommern har lenspolitik ikke nødvendigvis været et spørgsmål om råder eller ikke-råder, men om at få folk på lenene, han kunne bruge og havde tillid til. Vi ved, at kongen på et tidspunkt stillede det krav til en kommende lensmand, at han accepterede at holde sit slot til fætteren, hertug Bugislav. Det var dynastisk lenspolitik, om man vil. Men om nogen løbende kontrol med lensmændenes virksomhed, om lenspolitisk bestemte forflytninger eller afsættelser af lensmænd, råder som ikke-råder, har vi ingen vidnesbyrd. Det er meget svært at finde en rigsråd under Erik af Pommern, der havde forladt et len uden at få et nyt.

*Harry Christensen*

ANDERS MONRAD MØLLER: Dansk søfarts historie, bind 4: Med korn og kul. 1814-1870. Gyldendal 1998.

Det første hovedafsnit af dette bind dækker perioden *1814-1830*. En periode, som i tidligere fremstillinger af dansk søfarts historie er blevet skildret i meget dystre farver: Napoleonskrigenes katastrofale følger for den florissante skibsfart og dermed for København, enevældens hovedstad, som forfatterne traditionelt fokuserede på.

Det påvises, at i 1814 var hovedstadens handelsflåde tonnagemæssigt halveret i forhold til 1807, hvorefter der i de næste 2-3 år skete en tilvækst til ca. 75% af 1807-niveauet, dels gennem opkøb og dels gennem hjemflugning af skibe, som havde været under bekvemmelighedsflag. Man satsede med relativt store skibe på at kunne genetablere farten mellem Østersøen og Vestindien, men det endte snart med en række fallitter, idet der internationalt var en overkapacitet, som pressede fragtraterne i bund. Så i en række år efter ca. 1823 var Københavns handelsflåde tilbage på 1814-niveauet. Forfatteren konstaterer dog, at hovedstaden stadig havde en ikke ubetydelig søfart, udenrigs f.eks. på Vestindien, Nordatlanten og Vesteuropa, og indenrigs med pakettart og fiskekvaser. Enevoldsmagten var også fokuseret på hovedstaden og dens traditionelle udenrigsfart, og de politiske tiltag forsøgte da også at sikre udenrigsfartens overlevelse: afgiftsomlægninger, afskaffelsen af sjette-delsmoderationen, handels- og søfartstraktater – alle med sigte på den mulige udenrigsfart. Udenfor København var det Flensborgs skibsfart, som statens politik måske kunne komme til hjælp. Byen oplevede et fald i tonnagen til 1/3 af 1807-niveauet, men var dog stadig Slesvigs største søfartsby.

Ulemperne ved den ny politik faldt på provinsens og Slesvigs nødvendige fart på indenlandske og nære udenlandske destinationer, men alligevel var det her, skibsfarten først rejste sig. Et tidligt eksempel er Åbenrå, som fra ca. 1820 havde god fremgang, baseret på egen skibsbygning og en fragtfart mellem Hamborg og Sydamerika. Fra ca. 1825 fulgte provinsen med, mest markant i det sydfynske område, hvor Svendborgs lokalt nybyggede og lokalt ejede skibe ses i den fragtfart mellem Østersøen og Vesteuropa, som København tidligere havde domineret. I sammenhæng med at man i provinsen hægtede sig på en international opgangskonjunktur, tyder spredte tal også på, at der skete en stigning i det gennemsnitlige læstetal fra de 12-14, som var i 1814. Og i 1832 kan der også konstateres en ny rangorden blandt provinsens søfartsdistrikter. Nu er Svendborg, Aalborg, Dragør, Århus og Bornholm de største, og de dominerende skibstyper er jagter, slupper, everter og galeaser. Jagten *Louise's* rejser 1819-1820 illustrerer levende og detaljeret denne periode og understreger også, hvor vigtig den traditionelle fart på København fortsat var for de mindre fartøjer, som oplevede at den ligeså traditionelle fart på Norge nu blev besværliggjort.

I perioden *1830-1860*, som udgør dette binds hovedafsnit, sås røgfærnerne fra de ny dampskibe hyppigere og hyppigere over de danske vande. Traditionelt har *Caledonia's* indsættelse i 1819 været set som første trin i en uafbrudt stigende succeskurve for danske dampskibe, men for-

fatteren gør det klart, at først op imod 1850 kan man tale om en selvstændig privat dansk dampskibstrafik. De første mange år var dampskibsfarten under dansk flag betinget af statslig finansiering, eventuelt ved hel eller delvis indkorporering i orlogsflåden. Den statslige interesse knyttede sig i første omgang til postbesørgelsen, og efterhånden også til paket- og passagertransport, især over bælteerne og til de sydlige Østersøbyer. De sårbare hjuldampere gjorde en fast fart udenfor sommerhalvåret besværlig, og det var først med mere stabile og rentable skrudedampere, at private rederier tog fat på at udvikle et net af dampskibsruiter fra København til provinsens større købstæder i 1850erne, hvormed man også overtog en del af den stadig stigende indenlandske godstrafik. Og dermed var det også et farvel til de mindre sejlskibe, som helt op i 1840erne havde domineret paket- og passagerfarten til og fra provinsen og hertugdømmerne.

Røgfannerne fra dampskibe på udenrigske havne kom i denne periode overvejende fra engelsk ejede skibe. Fra den sydlige vestkysts havne, især Tønning, eksporteredes levende kreaturer og andre landbrugsvarer, og engelske dampskibe betjente København som mellemstation på farten til og fra Østersøen. Det var først i løbet af 1850erne, at danske dampskibe blev sat ind i udenrigsfarten.

Forfatteren fremhæver derfor, at det var provinsens – og i mindre grad Slesvigs – sejlskibe, som kom til at præge konjunkturerne for dansk søfart i denne periode. Fra 1830 til 1860 mere end tredobledes provinstonnagen, Slesvig så en fordobling, mens Københavns stigning lå på ca. 50%. Denne kraftige vækst skete overalt ved, at både antallet af skibe og deres størrelse steg, og væksten skete generelt ved havvendte lokaliteter, ikke specielt ved de traditionelle søfartscentre. Væksten stimuleredes også af, at der i denne periode blev nyanlagt og udbygget havne i stort omfang, også selvom det skete med traditionel teknik og inden for traditionelle organisatoriske rammer. Planerne havde været der længe, men nu fik behovet for faciliteter til korn- og kvægeksperten sat gang i anlægsarbejderne. Skibsfarten blev også lettere og sikrere ved en målrettet udbygning af fyrvæsenet, ligesom der fra 1852 etableredes et regulært redningsvæsen.

Ved at følge jagten *Caroline Margrethe* på dens ture i 1844-45 får vi et eksempel på denne stærke vækst i tonnage og faciliteter. Den gradvise ophævelse af de engelske kornlove gav fra slutningen af 1820erne dansk skibsfart mulighed for at supplere den danske korneksperts traditionelle markeder: Norge, og i mindre omfang Nederlandene, med England, som blev et marked i kraftig vækst i den følgende periode. I de første år var farten baseret på kornladninger ud og ballast eller spredte

ladninger hjem. Men fra 1840erne blev returladninger af kul almindelige, og mod periodens slutning var kornet ud blevet overhalet af kullet hjem. Totalt seksdobledes de danske anløb af britiske havne fra 1828 til 1857. Provinsens stigende kulforbrug, blandt andet til jernstøberierne, kunne derfor besørges af provinsens skibe i fart på Vesteuropa, mens København længe fik leveret sine kul af engelske skibe på vej ind i Østersøen efter ladning.

Selv om England kom til at præge den danske fragtfart i perioden, indebar dette ikke at traditionelle markeder forsvandt. Norgesfarten, som i den første periode efter 1814 skulle tilpasse sig, at Norge nu var udland, fortsatte fra hele Danmark med de ladninger, man havde kendt langt tilbage: korn og fodevarer ud, tømmer, fisk og jernvarer retur. Men efterhånden indgik farten på Norge mere som et led i en varieret, international fart mellem Østersø og Vesteuropa, og selv folkene bag den meget omtalte, men relativt mindre betydende skudehandel (som i øvrigt ikke foregik med sandskuder, men med jagter, slupper og skonnerter) engagerede sig i fragtfart på Nordsøhavne.

Som før nævnt tog provinsens skibe i stigende antal del i farten mellem Østersøen og Vesteuropa, og de større skibe kunne også ses i Middelhavet i en begyndende fragtfart. Den traditionelle fart på Vestindien blev fastholdt, og nye destinationer som Sydamerika og det Fjerne Asien blev nu besejlet, især af skibe fra hertugdømmerne. Specielt var det, at Rønne satsede på robbefangst på Spitzbergen og at barken *Concordia* af København foretog tre hvalfangertogter i Sydhavet. Forfatteren konkluderer, at ca. 1850 besejlede store fartøjer fra alle dele af monarkiet de syv verdenshave, og her kunne man også støde på danske orlogsskibe, som viste flaget i de nye områder, som handelsflåden opdyrkede.

Og hvad var det så for fartøjer, der stod for den stærke vækst i sejl-skibstonnagen – og dermed for væksten i den danske handelssøfart, også relativt i international sammenhæng? I provinsens flåde kom der i perioden 1828-1858 flere jagter til i gruppen af fartøjer over 10 læster, men relativt faldt jagternes andel fra 34% til 20%. Sluppen gik af mode, galeasen ligeså. I stedet kom der en stor tilvækst af 2-mastede skonnerter, som blev den almindeligste skibstype i gruppen 30-100 læster, i følge forfatteren især fordi de to master betød lettere håndterlige sejl, som også var lettere at afbalancere. I Slesvig var de små jagter fortsat toneangivende i Marstal, og på vestkysten holdt man også fast ved traditionelle typer som evert og tjalk. Blandt monarkiets langfarere kunne findes fregatter, men den dominerende type var her briggen – senere afløst af barken. Uanset type og hjemsted var *Haabet* stadig det dominerende navn. Kvindenavne var i øvrigt klart foretrukne, især i provinsen.

Familienavne og bibelnavne var i tilbagegang, mens antikken og den nordiske mytologi vandt frem, ligesom man i provinsen i stigende selvbevidsthed anvendte sine stednavne. Alt i alt var tendensen en klart større differentiering.

Det sidste afsnit i den kronologiske disposition dækker *årene omkring 1864*. Efter nogle år omkring 1860, hvor de internationale konjunkturer var ugunstige, var der igen tale om stigning i tonnagen, stærkest i provinsen. Sejlskibstonnagen steg i årene 1857-1870 med 30% til den største sejlskibsflåde nogensinde, og tendensen var, at skibene blev stadig større, og det var stadig den 2-mastede skonnert, som dominerede. Indenrigs blev sejlskibene mere og mere begrænset til transport med grovere varer, mens man i den nære udenrigsfart holdt fast ved fragter med korn ud og endnu sad på størstedelen af kulfragterne hjem. På de fjernere destinationer som Middelhavet og oversøiske havne var sejlskibene enerådende.

Overordnet var der dog ingen tvivl: det var dampskibene, der vandt frem. Deres tonnagemængde steg med 420% i perioden 1857-1870, de blev større, af jern, med skruer og højtryksmaskiner, og de blev indkøbt fra Storbritannien eller bygget på det nyetablerede københavnske værft, som fra 1865 hed Burmeister & Wain. Allerede i 1840'erne var der tale om store stigninger i godsmængden for dampere, og det indenlandske dampskibsruutenet overtog nu stort set transporten af stykgods. Sværere var det at etablere sig i udenrigsfarten. De regelmæssige forbindelser til og fra Danmark var domineret af udenlandske dampskibe, og på samme måde var det med landbrugseksporten til England. Først op imod 1870 fik danske dampskibe sat sig igennem til at dække ca. 1/3 af eksporten, især med stykgods, men også med korn.

Afsnittet *Søfarende* gør med stort held brug af de få kildeudgivelser, der foreligger. Theodor Ludvigsen, som stod til søs som skibsdreng på Asiatisk Kompagnis fregat *Kronprindsessen* i 1818, avancerede til intendant med ansvar for handelen og endte som en holden mand i det københavnske borgerskab. Peter Illum sejlede først med sin far mellem Fåborg og Kiel, senere i mere end 20 år på langfart, derefter igen i lokal fart, og endelig overtog han faderens jagt, i mange år som skipper. Disse eksempler bruges blandt andet til at illustrere flere af de overordnede emner, som nævnes i det følgende.

Det skønnes, at i perioden 1840-1870 var 2,5-3,0% af befolkningen beskæftiget ved søfart og fiskeri, ofte i kombination med andre erhverv. De søfarende var indskrevet i sørullen indtil værnepligt og næringsfrihed førte til, at alle kunne stå til søs efter 1861, dog med en søfartsbog på sig og behørigt optegnet i bemandingslister. Der blev nu også stillet

krav om en navigatøruddannelse for at blive langfartsskipper, og i takt med at kravene til navigatørerne skærpedes, udvidedes antallet af søfartsskoler med eksamensret fra to til otte.

I sejlskibene var det almindeligt, at besætningen rekrutteredes i det lokalområde, hvor skibet havde hjemme, dog havde københavnske skibe også en hel del bornholmere ombord. Det var her almindeligt med månedshyre, specielt for de længere farter. På dampskibene blev besætningerne rekrutteret mere spredt – behovet for specialister var større – og her var både løn og gennemsnitsalder højere end i sejlskibene. Gennem hele perioden kan der konstateres en generelt stigende realløn.

Omkring mandskabets forhold ombord kan forfatteren konkludere, at i sejlskibene blev de gamle traditioner fortsat med mindst muligt pladsforbrug til den menige besætning. De første dampskibe var indrettet som sejlskibene med mandskabsaptering for og agter, men fra ca. 1870 flyttede saloner og passagerkahytter agter, da skibene nu fik bro midtskibs med styring herfra. Fra statens side forsøgte man at regulere forplejningen gennem officielle bestemmelser først i 1827-28 og senere i 1867. Ud fra disse kilder ses et skift fra gryn, øl og brændevin til kaffe/the, brød, fersk kød, kartofler og tørret frugt. Men beretninger fra tiden giver indtryk af et noget ringere niveau som praksis.

Bind 4 afsluttes med et større afsnit med titlen *Rederi*, og herunder behandles også skibsbygning og assurance. Grundlæggende er det vanskeligt at nå frem til klare konklusioner om ejerforholdene før 1867, hvor en reform af skibsmålingen og skibsregistreringen blev gennemført. Men ud fra en række eksempler fremtræder nogle generelle træk.

For mindre sejlskibe, især hjemmehørende i Marstal, Kappel og på Fanø, var selvejerskipperen almindeligt forekommende, og her sås også partrederier inden for familien. Partrederierne var i øvrigt hyppige, i lang tid med parthaverne tæt tilknyttede det maritime miljø, f.eks. skibsbygmestre og købmænd. Jo større skibene blev, jo flere parthavere kom der til, især udenfor København, og i 1860'erne kom det store gennembrud for de store enkeltskibsrederier med op til 96 parter. Nu kom der også parthavere til fra andre kredse, og dermed blev afstanden til reder og skipper også øget. Sideløbende med forøgelsen af antallet af enkeltskibsrederier kom der også en stigning i antallet af flerskibsrederier. De største var lokaliseret i købstæderne og København, og her og i Flensborg var disse rederier tæt knyttet til handelsvirksomheder. Forfatteren konkluderer, at der for sejlskibenes vedkommende skete en tilpasning af rederistrukturen, ikke en fundamental ændring, også fordi det enkelte skib fortsat blev betragtet som en enhed ejendoms-mæssigt og regnskabsmæssigt.

Da anskaffelsen af et dampskib var ca. 10 gange dyrere end et sejlskib, blev der fra begyndelsen tale om interessent- og aktieselskaber, præget af sejlskibsredere og grosserere, og for størstedelen hjemmehørende i København. Med stiftelsen af DFDS i 1866 begyndte den proces, som i 1874 nåede til, at dette rederi havde overtaget så godt som hele indenrigsfarten.

Inden for træskibsbyggeriet skete der i denne periode væsentlige ændringer. Fra spredte byggepladser langs kysterne, hvor omrejsende skibsbyggere kunne få en bestilling, gik udviklingen imod faste anlæg med bofaste skibsbyggere, hvoraf der efter 1830 var et stigende antal, som kunne bygge efter – og måske selv udfærdige – konstruktionstegninger. Det betød også, at københavnske redere nu kunne lade bygge i provinsen til lavere omkostninger, og samtidig sikre sig, at kvaliteten var i orden.

Med en stadig stigende dansk handelsflåde, også internationalt set, er det så spørgsmålet, om der totalt set også var tale om en stadig stigende indtjening. Forfatteren konstaterer, at igennem 1800-tallet var fragtraterne vigende, så umiddelbart må svaret være nej. Modsat tæller, at der gennem bind 4's periode skete en effektivisering af skibsfarten, hvor blandt andet åbningen af telegrafforbindelserne fra 1854 tillægges stor betydning. Og dertil kom, at samtiden kun så korttidssvingningerne i konjunkturerne, at hvert skib sås som en isoleret økonomisk enhed, og at forrentning ikke var et indbygget begreb.

Dansk søfarts historie i perioden 1814 til 1870 har ikke haft selv specialisters bevågenhed. I nyere tid er det kun forfatteren til dette bind af søfartshistorien, som har foretaget mere omfattende og systematiske studier. Og i afsnittet *Forskningen* gør Anders Monrad Møller klart og overskueligt rede for, hvilke områder, der med god ret kunne sættes ind på: Københavns søfartshistorie er ikke udforsket, by- og havnehistorien er forsømt, og de socialhistoriske sider af perioden kniber det også med. På den baggrund kan bind 4 godt forekomme lidt tamt, i den forstand at de dynamiske personligheder og eksotiske emner, som er velkendte i dansk søfarts historie både før og efter, i bind 4 er afløst af en – i måske mere end een forstand – udpræget provinsiel udvikling. Men dette viser jo så også samtidig, hvor værdifuldt et projekt Dansk søfarts historie er: uden dette initiativ ville lakunerne vel have været upåagtede mange år frem. En anden ting er også, at bind 4 er en fornøjelse at læse. Velskrevet, ikke uden humor, med gode eksempler, og som i tidligere bind med dejlige illustrationer og et omhyggeligt lay-out. Jeg har kun noteret mig to fejl: i Tabel 24 skal årstallet være 1858, og på side 153 henvises til en deltegnning af Harboe, som ikke er medtaget.

Bind 4 præsenterer en overgangstid, hvor dansk søfart fremstår i stor mangfoldighed, med fordums arv og fremtids løfter. Der er al grund til at se frem til næste bind.

*Benny Christensen*

ANNE LØKKE: Døden i barndommen. Spædbørnsdødelighed og moderniseringsprocesser i Danmark 1800 til 1920. Gyldendal 1998.

Anne Løkkes disputats er resultatet af mange års intens arbejdsindsats. Det kan man allerede få et første indtryk af ved afhandlingens størrelse, ikke mindre end 568 sider. En litteraturliste på omkring 40 sider vidner også om en forsker, der har foretaget grundige studier.<sup>1</sup>

Afhandlingens emne, som er spædbørnsdødeligheden i Danmark i perioden 1800 til 1920, er centralt for forståelsen af den moderniseringsproces, der har fundet sted i Danmark i perioden. Moderniseringen var ledsaget af en nedgang i det almindelige dødelighedsniveau til under det halve, og i denne nedgang spillede reduktionen af spædbørnsdødeligheden en meget væsentlig rolle.

Det gælder desuden, at sammenlignet med situationen inden for international forskning har vi i Danmark hidtil kun haft et relativt vagt billede af, hvordan denne nedgang er sket, og det er derfor fortjenstfuldt, at dette emne er blevet taget op, er blevet belyst ud fra hidtil uanvendt kildemateriale, og at der er foretaget en alsidig analyse af udviklingen.

Alsidigheden kommer frem allerede gennem dispositionen, der deler afhandlingen op i to hovedafsnit.

Det første af disse omfatter, hvad der i bogen kaldes del 1 og del 2, dvs. fra side 29 til 231. Her er analysen overvejende kvantitativ og går ud på at finde frem til statistik, der belyser spædbørnsdødeligheden på lokalt niveau. Endvidere bliver der gennemført en indgående kildekritisk gennemgang af denne statistik og dens faldgruber. Og endelig søges der så frem til forklaringer på de forskelle i dødelighedsniveauet, som bliver påvist.

Dækningen i denne del er dog noget uens, både geografisk og kronologisk. Landdistrikterne får broderparten af omtalen, og det nye, der fremlægges om disse, vedrører næsten kun perioden 1835-68, altså min-

<sup>1</sup> Anmeldelsen gengiver nogle synspunkter fra første officielle opponents indlæg ved forsvaret af disputatsen på Københavns Universitet den 20. november 1998. Da denne del af forsvarshandlingen især omhandlede afhandlingens afsnit om spædbørnsdødeligheden på landet, er det også dette afsnit, der er mest fyldigt anmeldt i det følgende.