

PART I SKIB

Af

HENNING HENNINGSEN

I sine kritiske analyser af kilderne til søfartens historie og sine studier over ældre tiders maritime næringsliv i dets forskellige udformninger har Olof Hasslöf flere gange behandlet partrederierne, eller som han også kalder dem, skipperrederierne, således i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1966, 95 ff. og i Sømand, fisker, skib og værft (København 1970), 106 ff. Her gives en oversigt over denne populære rederiform, og det skildres, hvordan den fungerede i praksis.

I et samfund med lidet udviklet pengeøkonomi og ringe kapitaldannelse er det altid et problem at skaffe midler til at sætte noget større i gang. Opgaven kan i reglen kun løses ved, at initiativtageren formår at interessere en gruppe mennesker i at hjælpe sig, enten ved fælles arbejdsindsats, levering af materialer, eller ved at de betror ham deres opsparede skillinger. Grundlaget herfor er, at gruppen kender ham personligt og har tillid til hans evner og dygtighed. Til gengæld venter de naturligvis at kunne opnå personlig profit derved.

Dette næsten naturgivne mønster træffer vi inden for søfarten i hele sejskibstiden, når en så kostbar ting som et skib skulle bygges. Fremgangsmåden var i korte træk den, at en styrmand, som gerne ville have sit eget skib at føre, og som havde sparet en lille kapital sammen, henvendte sig til en stedlig skibsbygmester og aftalte med ham, at han skulle bygge ham sådan og sådan et fartøj. De samlede udgifter til bygning og udrustning blev divideret ud i et vist antal lige store parter, hvoraf styrmanden tog så mange, han havde råd til, mens skibsbyggeren og de forskellige leverandører og håndværkere

overtog andre. Resten af parterne blev afsat hos familie, venner og bekendte, som havde sparepenge, de gerne ville anbringe i noget sikkert. Det var i ældre tider småt med sparekasser og banker, som kunne modtage opsparede penge og sætte dem i arbejde. At lade sin formue ligge i strømpeskafterne som en død skat havde kun de mest forsigtige lyst til.

Når skibet så var færdigbygget og udrustet, sejlede den nybagte kaptajn ud med det. Parthaverne var da hans medredere, og de dannede tilsammen et partrederi. De forstod sig langtfra alle på søfart, så som regel valgte de én iblandt sig som „korresponderende“ (bestyrende) reder, dvs. han havde ansvaret for og påtog sig de rederi-mæssige forretninger samt førte regnskabet. Når skibet kom hjem, aflagde kaptajnen regnskab for den indtjente fragt. Udgifterne blev trukket fra, og resten blev delt op i så mange dele, som der var parter, og hver parthaver fik sit udbytte i forhold til sin indskudte kapital.

Parthaverne

Initiativtageren havde ofte måske kun de penge, der krævedes til at få kølen strakt, så han måtte se sig om efter hjælp. Håndværkere og handlende var tvunget til at gå med; det var i deres interesse, at der blev bygget skibe, og uden deres deltagelse havde der ikke været store muligheder for at sætte så meget arbejde i gang. De havde rimeligvis nok hellere set rede penge, og uden tvivl kunne det blive en belastning for dem med de mange parter, de måtte aftage. For ikke at løbe for megen risiko for tab forhøjede de til gengæld priserne med

Skibsparter var værdier, som handlede ligesom anden ejendom og skulle skødes og tinglyses. — Salgsskøde, dateret Helsingør $\frac{9}{7}$ 1858, iflg. hvilket skibsbygmestrene Jacob Hansen Løve og søn Jacob Vilhelm Løve sælger de dem tilhørende $\frac{9}{64}$ parter i skonnert „Ida“ (bygget af dem samme år) til købmand N. P. Kirck og vinhandler I. N. Amnitzbøll for 2015 rdl. 4 mk. 8 skill. Handels- og Søfartsmuseet.

Bill of sale of $\frac{9}{64}$ parts of the schooner "Ida", Helsingør 1858.

flere eller færre procent over den reelle udgift, så byggeriet blev i virkeligheden for dyrt.

Således ser vi i mange tilfælde følgende selvskrevne parthavere: skibsbyggeren; leverandørerne af tømmer og tovværk: skovejere, tømmerhandlere, rebslagere; håndværkere som sejlmageren der syede sejlene, smeden der udførte jernarbejdet, blokmageren der drejede blokkene, riggeren der riggede skibet til; ligeledes skibsprovianteringshandleren der leverede proviant og udstyr, slagter og bager.

Men nogle skulle selvfølgelig også indskyde rede penge. Først og fremmest forsøgte styrmanden at få penge hos sin familie, og det er klart, at dens medlemmer støttede ham, så langt de kunne. På den måde kunne partrederiet ofte blive et helt familieforetagende. Givetvis gik også medlemmer af familien ofte ud som søfolk med skibet for at tjene deres hyre. Ellers måtte venner og bekendte, venners venner, folk som søgte en tilforladelig mand at betro deres penge, holde for. Vi ser således alle samfundsgrupper, som havde lidt på kistebunden, optræde som parthavere, f. eks. andre søfolk i nabolaget: skibsførere, lodser; embedsmænd: præst, skolelærer, tolder; håndværkere: møller, skrædder, skomager; gårdejere og godsejere, ja endog tyende: tjenestekarle og -piger. Måske kendte styrmanden nogen i nærmeste købstad, f. eks. mægleren, måske kunne han endda rejse kapital i udlandet.

Var den vordende kaptajn en solid, lovende og afholdt mand, voldte det ham næppe større besvær at samle de nødvendige penge, i hvert fald ikke i gode tider. I dårlige tider var det sværere. Fra Marstal fortælles, at en skipper i løbet af en formiddag fik samlet, hvad han skulle bruge. I Sønderho tog en energisk styrmandskone, Mette Tækker, sagen i sin egen hånd; hun lod sig fæрге over til Strandby (Esbjerg) og spadserede rundt til Varde, Ribe og Tjæreborg og fik bønderne, hun kendte, til at skyde penge ind. De blev udbetalt kontant mod hendes kvittering (ca. 1840).¹ Man har eksempler på, at en mand af forfængelighed tog flere parter på den betingelse, at skibet fik hans navn.²

Efterhånden som sparekasser og banker dukkede op i 1800-tallet, kunne en styrmand også låne penge i dem til at dække en del af udgifterne til sit skib. Undertiden skabte den søfarende befolkning selv deres banker med det formål at udlåne penge til skibsbygning.³

Beløbet kunne deles op i så små parter, at alle praktisk talt kunne være med. I de fleste lande var summen delt i brøkdele på $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{16}$, $\frac{1}{32}$, $\frac{1}{64}$ osv., altså efter princippet dobbelt op. I Tyskland og England var $\frac{1}{64}$ almindelig, så almindelig at netop $\frac{1}{64}$ blev fastslået at være en uforanderlig brøkdel i skibet (Merchant Shipping Act 1854), og det holdt sig op til 1929.

Men ellers finder man de mest forskellige brøkdele, f. eks. delelig med tre: $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{9}$, $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{21}$, $\frac{1}{24}$, $\frac{1}{36}$, $\frac{1}{48}$, $\frac{1}{96}$ osv.; med ti: $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{20}$, $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{80}$, $\frac{1}{120}$; mere uregelmæssigt: $\frac{1}{11}$, $\frac{1}{14}$, $\frac{1}{44}$, $\frac{1}{55}$, $\frac{1}{56}$, $\frac{1}{59}$, $\frac{1}{65}$, ja endda $\frac{1}{192}$. Disse mere eller mindre mærkelige brøker opstod selvfølgelig ved en deling af summen, der skulle bruges, med parthavernes antal. Nogen fast plan har der sjældent været. I Marstal var dog $\frac{1}{100}$ og $\frac{1}{500}$ part reglen.

Det var svært for mange at regne med brøker. Velkendt er anekdoten om bonden, der hellere ville købe $\frac{1}{32}$ end $\frac{1}{16}$ part, fordi den første efter hans regning måtte give dobbelt så stor fortjeneste som den anden.

Der var ingen, der forbød nogen at have flere parter i et skib, f. eks. $\frac{2}{16}$, $\frac{3}{16}$ eller flere.

I reglen nøjedes en parthaver ikke med part i ét skib. Jo flere skibe han tog parter i, jo mere spredt blev risikoen, især når det var små parter. 1686 nævnes, at en engelsk adelsmand havde $\frac{1}{32}$ part i 38 skibe, og 1693 ejede den største parthaver i Stockholm parter på mellem $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{32}$ i 33 fartøjer. 1853 døde en smedemester i Rosstock, som også havde parter i 33 skibe. Kaptajn J. P. Ohlsson i Skillinge i Skåne ejede i tiden 1873–1912 parter i 56 skibe, og kaptajn Nils Ingemansson sammesteds ejede 1887–1917 parter i 43 skibe.⁴

De dokumenter, som blev udstedt til hver parthaver, har i ældre tid sikkert ofte været ret enkle kvitteringer. Det kan ikke siges, hvornår myndighederne begyndte at registrere dem, men efterhånden

blev partbeviser anset for at være lovformelige dokumenter og måtte tinglyses. Ikke mindst når en parthaver døde og arvingerne skulle fordele hans efterladenskaber, var det en nødvendighed, at partbeviserne havde lovlig gyldighed. Der kunne nemt nok opstå strid ved deres fordeling. Vanskeligheden var bl. a. den, at en part på f. eks. $\frac{1}{64}$ kunne være svær at fordele mellem flere arvinger, der skulle arve lige meget.

En pige, der havde arvet skibsparter, ansås for et godt parti og fik nemt en ægtemage. I specielle søfartsegne var det skik, at skipperdøtre kun ægtede skippere. En skippers enke havde store chancer for at blive gift med en skipper, som gerne ville overtage den afdødes part og skib.

Enhver kunne sælge sin part, men allerede tidligt bestemte loven, at medrederne skulle have forkøbsret, så den først blev tilbudt dem (jfr. Christian V's Danske Lov 1683, 4-2-14).

Skibenes størrelse var selvfølgelig bestemt af, hvor stor en kapital det var muligt at fremskaffe, og af deres funktion. De fleste var nok mindre typer, som jagter, krejerter, galeaser, skonnerter og skonnertbrigger, men der var dog også større typer som brigger, barkentiner, barker og fuldskibe.

I stedet for at lade bygge et nyt skib kunne man selvfølgelig købe et allerede eksisterende skib i ind- eller udland. Brugt (*second-hand*) tonnage var i reglen meget billigere end nybygget, men kunne have skjulte fejl. Skipperen stod naturligt nok som den sagkyndige for indkøbet og måtte redegøre for skibets fordele og mangler for sine medparthavere. Norske styrmænd, fortælles det fra Mandal i 1870'erne, samlede penge til indkøb af brugt tonnage, som de købte i England, hvor man var ved at gå over til dampskibe. Her kunne man undertiden blive taget slemt ved næsen.

Kaptajn Thomsen fra Fanø købte 1889 et engelsk jernskib i Hamborg. Prisen, med told og udrustning i alt 70.000 kr., skulle erlægges i løbet af 20 dage. Det hamburgske mæglerfirma Knöhr & Burchardt, som altid gik aktivt ind for søfarten fra Fanø, tegnede $\frac{1}{2}$ part, og for at få resten tegnet tog kaptajnen en rejse til Ribe, Kolding, År-

hus, Esbjerg og Sønderho for at samle penge mellem kolleger, venner og familie. Mange gav 700 kr. kontant, altså $\frac{1}{100}$, f. eks. en ganske ukendt mand fra Blankenese, som han traf på gaden. Det lykkedes ham at skaffe pengene i løbet af de 20 dage.⁵

Den korresponderende reder og skipperen

Den korresponderende reder skulle helst være en regnskabs- og søkyndig mand, f. eks. en forhenværende kaptajn. Han blev parthavernes talsmand og garant over for kaptajnen. Han udarbejdede instruks for kaptajnen og brevvekslede med fremmede mæglere og handelshuse for at skaffe den gunstigste fragt. Kaptajnen havde dog stor selvstændighed, da kommunikationen med hjemmet var langsom, så han ofte måtte slutte fragter på eget ansvar og efter bedste skøn.

Den korresponderende reder førte regnskabet og overvågede indkøbet af skibsudrustning. Når skibet kom hjem, aflagde skipperen regnskab overfor ham. Han kontrollerede skibsjournalen og skønnede om eventuelle reparationers nødvendighed. Han fordelte overskuddet, hvis der var noget. I tilfælde af tab måtte han udregne, hvad hver enkelt parthaver skulle rykke ud med, og også påtage sig det utaknemmelige arbejde at inddrive disse beløb. Som man ser, var det en betroet post; han var ikke slet og ret bogholder, men i høj grad aktiv inden for rederiet.

Mest var det vel et ulønnet erhverv at være korresponderende reder, i andre tilfælde fik han et lille honorar. En snu reder, sagde man, kunne dog stille regnskaberne op, så der blev en pæn fortjeneste til ham selv.

Ofte havde han flere parter end de andre. I visse tilfælde kunne det også være en mand, som samlede penge sammen til et eller flere partrederier, som han så selv lod sig gøre til korresponderende reder for og fandt dygtige kaptajner til.

Det siger sig selv, at ikke alle var lige dygtige, hverken til at administrere eller føre bøgerne, men noget direkte ansvar har med-

rederne næppe lagt på den korresponderende reder. Visse steder var det skik, at parthaverne skiftedes til at være reder for et år ad gangen, hvad der ikke altid har været til gavn for kontinuiteten.⁶

Skipperen var som parthaver og initiativtager interesseret i skibets økonomiske succes og stod således som en garant for, at det blev sejlet, udnyttet og vedligeholdt på bedste måde. Derfor var det selvfølgelig langt fra sikkert, at han var den egnede mand dertil, eller at han havde det held, som man vidste var en meget vigtig ting inden for al søfart. På den anden side kom han ved altid at tage hensyn til det økonomiske let i et modsætningsforhold til mand-skabet, som ikke ejede parter.

Uden partrederiformen ville mange styrmænd aldrig have nogen chance for at få eget skib at føre. Og det var til syvende og sidst alle styrmænds drøm. Som det hedder: den der har sin egen skude, kan spytte (eller pisse) til luvart så meget han vil.

I Tyskland skulle en kaptajn i 1800-tallet eje mindst 10 % af byggesummen. I 1860'erne ansås $\frac{8}{64}$ – altså $\frac{1}{8}$ – som en passende part for en engelsk kaptajn. I Sverige siges fra 1870'erne, at en reder i Simrishamn forlangte, at kaptajnen skulle have $\frac{1}{4}$ i fartøjet; der-ved ville han føle et større ansvar.⁷

I reglen forstod parthaverne sig ikke meget på søfart og havde på grund heraf ikke store muligheder for at indvirke på forretnings-gangen. De måtte forlade sig på skipperens og rederens dygtighed og ærlighed.

Den årlige regnskabsaflæggelse i partrederiet foregik ved vintertide under hyggelige former, tit med spisning og bal på kroen. — Håndskrevet indkaldelse til generalforsamling på Troense gæstgivergård i 3-m. skonnert „Skjold“'s rederi, underskrevet af den korresponderende reder og dateret Troense ^{13/1} 1902. Handels- og Søfartsmuseet.

*Invitation to a general meeting of the part-owners of 3-masted schooner
“Skjold”, Troense 1902.*

Trancee d 13 Janvier
1902.

Messrs. Sealmayer & Hahn Receivers
London

For Onsdag Eftermiddag Kl. 2
afholdes Generalforsamling
i brevnæstet Thamerst Thylts
Kæderi paa Gøstgævergærdene
i Trancee, hvorved De
samliges helles navn Horn
Thamerst H. Høstingsen
samt de bodes at helles
Medfordeles Agtelse
F. W. Valentin

Gevinst eller tab

For at få så stort et udbytte som muligt herskede der den største økonomi om bord. Hyren var lav, besætningen så fåtallig som forsvareligt, provianten tit andenrangs og rationerne ikke et gram større end loven foreskrev. Sejl og tovværk var slidt, skibet undertiden ikke sødygtigt, redningsmidlerne utilstrækkelige og dårligt vedligeholdt. Den samme for os uforståelige sparsommelighed herskede forøvrigt ligeledes inden for de private enkeltrederier, som også havde en ret smal fortjenstmargen.

Det siger sig selv, at når skibet endelig kom hjem for at repareres, skete det hos skibsbyggeren, der havde bygget det og var parthaver. Var nogle af medrederne håndsnilde, kunne de selv gå og pusle med at sætte skibet i stand for at spare penge: male, lave tømmerarbejde, reparere sejl og rig.

Regnskabsaflæggelsen skete i reglen om vinteren, når skibet kom hjem for at ligge i vinteroplæg. Nogle skibe blev dog ude i fremmede farvande i årevis for at udnytte gode fragter og kom kun hjem for at blive eftersat og repareret. Den korresponderende reder indkaldte til mødet og forberedte det. Han havde regnskabet klart til forelæggelse. På møderne, der var som en generalforsamling, kunne parthaverne få lejlighed til at ytre sig med kritik eller ros, men var udbyttet tilfredsstillende, var der ikke megen grund til at klage. Skulle der stemmes om et eller andet forslag, gik det efter antallet af parter, og flertallet var udslagsgivende. I forbindelse med mødet blev der gerne holdt en lille spisning og derpå undertiden bal. Det var en behagelig afbrydelse i vinterens lange mørketid. Man kendte hinanden og hyggede sig med hinanden. Havde man parter i flere skibe, kunne man komme med til mange festlige aftener.

Før udbyttet blev fordelt, blev de rene udgifter trukket fra: hyre til besætningen, løn og kaplak (procentandel i fragten) til skipperen, indkøbt proviant og skibsfornødenheder, betalte havneafgifter, bugser- og lodspenge, toldbeløb, udgifter til reparationer og vedligeholdelse, rederens udgifter til korrespondance, eventuelt et honorar til ham.

Opregnselen af Regnskabet *Trinidad*
Aaret 1883—1884

	Credit	Debet
Transport for forrige Aar	806 84.05	2807.26
Løstingsskud 5 ^{te} Række	500. "	
Lifdrag for Foringelsen		9.50
Løstingsskud 6 ^{te} Række	25. "	
En Ujævnhed i Ræking af Porten		2.27.
Salgsbetænkning for <i>Trinidad</i>		6390. "
	9209.05	9209.05

Overskudsdelingen for *Trinidad* 6390. "

L. Schönnemann 14½ part.	2895.47.
S. Schönnemann 2 "	397.37½
J. Jachobson 3 "	597.06¼
Jachet Jachobson 1. "	199.68¾
H. Bager 3 "	599.06¼
H. B. Prast 2 "	397.37½
C. Green 1½ "	297.53½
P. Green 1 "	199.68¾
J. Bacher 1. "	199.68¾
Care Petersen 1. "	199.68¾
J. L. Christensen 1. "	199.68¾
Jachobson Löwe 1. "	199.68¾
	6390.00 = 6390.00

Den korresponderende reder gjorde ikke meget ud af regnskabsaflæggelsen i partrederiet. Hovedsagen var, at der var et overskud til fordeling. — Håndskrevet side af regnskabet 1883—84 for partrederiet bark „Trinidad“ af Dragør med opgørelse over fordelingen af det indvundne overskud på ialt 6390 kr., hvilket nøjagtigt giver 199,68 ³/₄ kr. til hver af de 32 parter, fordelt blandt 12 parthavere. Den korresponderende reder L. Schönnemann, der samtidig var skibets fører, ejer 14 ¹/₂ part. I regnskabet indgår 14.000 kr. for salg af barken til Sverige 1884. Handels- og Søfartsmuseet.

Account and distribution of the profit for the 12 part-owners of the bark „Trinidad“ of Dragør, 1883—84. Each of the 32 parts gets dkr. 199.68 ³/₄. The managing owner, who is also the captain, has 14 ¹/₂ parts.

Parthaverne var selvfølgelig mest interesseret i, at skibet gav et godt udbytte, og mindre i, hvordan det blev drevet og hvordan søfolkene trivedes. Når det afsejlede, fik skipperen mange gange kort og godt den ordre som rettesnor: tjen penge! I gode søfartstider var der også udmærkede fortjenstmuligheder. I Åbenrå regnede man (omkr. 1900) med, at hvis man satte pengene i banken, kunne man få 5 % i rente, men købte man en skibspart, kunne man, når man var heldig, tjene 25 %.⁸ Men der var ingen garanti for, at der altid blev udbytte eller hvor stort det var.

Var tiderne dårlige, eller var skibet ude for uheld som f. eks. havari med påfølgende dyr reparation, kunne parthaverne risikere, at der slet ikke blev noget udbytte, ja endda at de måtte dække gæld og udgifter og indskyde ny kapital for at kunne fortsætte. Der var nemlig det undertiden mindre behagelige ved partrederiformen, at hver enkelt parthaver hæftede personligt i forhold til sin andel (*pro rata*).

Som man vil forstå, havde hvert partrederi ét og kun ét skib, fordi hvert skib var ét forretningsforetagende. Parthaverne ejede skibet i fællesskab, og hver af dem kunne siges personligt at besidde en del af skibet i forhold til sin part. Der var ingen fælleskapital ud over hvad der var indskudt i dette ene skib. Alt udbyttet blev fordelt, uden at der blev oplagt et reservefond til at imødegå dårlige tider eller uventede reparationer.

Alle parthaverne var ansvarlige, men hver hæftede som sagt kun i forhold til sin part. Behøvede skibet ny kapital til reparation, udrustning, dækning af udgifter og gæld, blev summen pålignet hver enkelt, efter som hvor mange parter han ejede. Var man uheldig, kunne man komme til at indskyde meget mere end den sum, man i starten erhvervede sin part for. Man tegnede altså i egentligste forstand ikke for en bestemt sum af et skib, men for en brøkdel af det samlede beløb, der i løbet af tiden var stukket i skibet. Kort sagt: man havde en så og så stor part i skibet, men man kunne ikke sige, at man havde en bestemt sum i skibet.

Risikoen for at et skib skulle forlise var stor, ikke mindst i ældre

tid. Skibe kunne ikke blot gå tabt eller lide skade under storm, ved stranding, kollision, undergang, brand osv., men også ved sørøveri og ved opbringelse af kapere og prisedømming i krigstider. I den engelske handelsflåde regnede man i tidsrummet 1825-50 med et tab på 4-5 % af alle skibe pr. år, for at nævne et eksempel.⁹ Ud fra dette forstår man, at det ikke blot var tilrådeligt, men næsten uomgængeligt at have parter i så mange skibe som muligt for derved at sprede risikoen. Det varede temmelig længe, inden der opstod et udbygget forsikringsvæsen til søs. Partrederiernes skibe var i reglen ikke assureret, da præmierne var høje og betød meget for det skræbete budget. Derimod var der ikke noget i vejen for, at en parthaver kunne forsikre sin part privat, så han ikke mistede alt ved totalforlis.

Når skibet blev solgt, var partrederiet ophævet. Et salg måtte kun finde sted efter parthavernes beslutning ved flertal, og det indkomne beløb blev da delt mellem dem i forhold til parterne. Man måtte så håbe, at denne sum plus udbyttet i de år, skibet havde sejlet, var større end den sum, hver parthaver havde måttet indskyde.

Forliste skibet totalt, ophørte partrederiet også. Det kunne være en alvorlig sag, for derved mistede parthaverne alle de penge, de havde investeret. For en lille sparer kunne det være en katastrofe.

Partrederiet var som nævnt den almindelige form for rederivirk-somhed i seilskibstiden. Alle kunne være med, hvis de havde sparet lidt penge op, og parthaverne følte en vis stolthed over at være redere og fulgte personligt med i skibets færd. I denne forbindelse mellem den lille kapitalist og „hans“ skib, der i reglen var hjemmehørende på hans egn, lå en stor styrke. Uden partrederierne ville skibsfarten aldrig have kunnet florere, som den gjorde. Denne rederiform er simpelthen grundlaget for den imponerende skibsfart i f. eks. Svendborg-området, Marstal, Dragør, på Fanø osv. Det var kun et fåtal af rige adelige eller storkøbmænd, som var i stand til selv at rejse kapital til at bygge egne skibe og danne private rederier. I 1600-1700-tallet opkom de store kompagnier, ofte med staten eller mægtige købmandssocieteter som grundlæggere og ejere og med det formål at besejle fremmede verdensdele og udnytte deres produkter.

Kompagnierne var mere indrettede som moderne aktieselskaber, idet de solgte aktier, samlede fonds, ejede mange skibe, byggede pakhuse, værfter, kontorbygninger og ofte ejede kolonier og plantager.

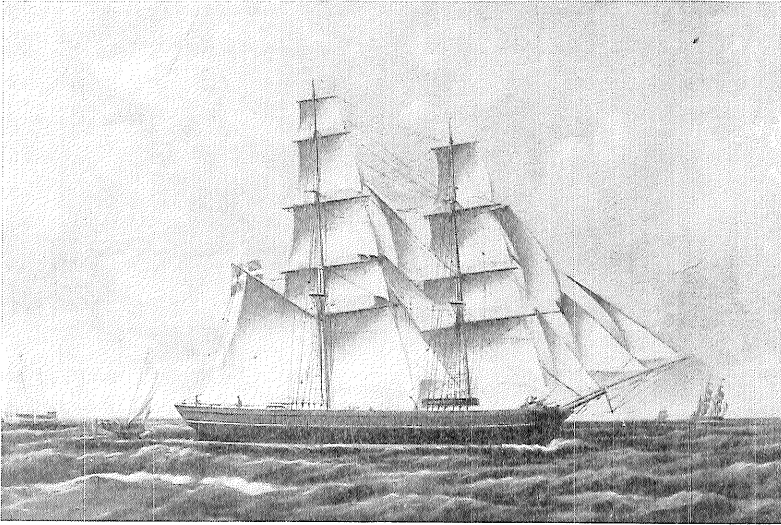
Historie

Partrederier har været kendt i praktisk talt hele den søfarende verden.

Allerede af de nordiske sagaer fremgår det, at der eksisterede en slags partrederier i middelalderens begyndelse; man kaldte det *félag* (fællesskab). Det var ofte købmænd, som lod bygge et skib og fragtede deres varer på det, således at de både var redere og befragtere. Fra omkr. år 900 fortælles således, at en islænding Thorstein den fagre var draget på købmandsfærd med sit skib, som hans far havde givet ham; en anden islænding Einar Thoresson sluttede fællesskab med ham, så hver ejede en halvdel af skibet. I Eyrbyggja saga (kap. 18) nævnes et andet skib, hvis ene halvdel ejedes af nordmænd og den anden af syderøske mænd (fra Hebriderne). I Kongespejlet fra ca. 1260 får en søfarende mand det råd: sørg altid for at besidde part i gode skibe!¹⁰

Af flere middelalderlige sølove fremgår det, at partrederier også eksisterede i middelhavsområdet. De amalfitanske tavler (900-tallet) siger således, at ingen parthaver kan sælge sin part, før skibets fart er afsluttet. Consolato del Mar (den katalanske udgave) siger, at en kaptajn, som vil bygge et skib på parter, må oplyse parthaverne om drægtighed, bredde, dybde og køllængde; når han vil have skibet repareret, må han have parthavernes billigelse dertil. Den franske lovsamling Rôles d'Oleron går ud fra, at et skib har to eller tre ejere. I Italien udvikledes partrederiet især fra slutn. af 1100-tallet. De genuesiske skibe var delt i fra mellem 16 og 70 parter (*loca*), alt efter deres størrelse, og det siges, at den korresponderende reder (*senyor de la nau*), som igangsatte bygningen, skulle give besked om, hvor mange parter han ville dele det i.¹¹

Også i England kendte man omkr. 1100 $\frac{1}{4}$ -parter i skibe. Af



Eet eksempel blandt mangfoldige på et skib på parter er brig „Danmark“ af Dragør, bygget 1850 af E. P. Bonnesen i København. 1875 solgtes den for 30.000 kr. fra København til et partrederi i Dragør. Den bestyrende reder P. P. Schmidt havde $\frac{2}{32}$ parter, kaptajnen Jan Dirchsen Jans $\frac{10}{32}$, og ellers var parterne fordelt mellem ni parthavere, som havde hver fra $\frac{1}{32}$ til $\frac{3}{32}$ parter. Briggen forliste 1882 ved Great Yarmouth. Maleri af P. Foss 1877 på Handels- og Søfartsmuseet.

Brig "Danmark" of Dragør, 1877. It belonged to eleven part-owners of which the captain owned $\frac{10}{32}$ and the managing owner $\frac{2}{32}$.

hamburgsk og lybsk søret fremgår det, at man i hansetiden normalt regnede med $\frac{1}{4}$ -parter, men der nævnes også $\frac{1}{6}$ -parter (1305). Den hamburgske søret fra 1276 fastslår, at den største parthaver bestemmer fremfor den mindre, og en senere hamburgsk søret siger, at ingen må begynde at bygge et skib, før han har samlet alle parthaverne sammen. I 1387 berettes om en kogge, der lå i Reval, at $\frac{1}{4}$ ejedes af en borger i Visby, $\frac{1}{4}$ af en rådsherre i Stettin, mens den resterende halvdel tilhørte skipperen. Ved hans død arvede hver af hans børn $\frac{1}{6}$. I 1400-tallet nævnes $\frac{1}{16}$, $\frac{1}{32}$ og $\frac{1}{64}$ parter.¹²

Hamburgisches Schiff- und See-Recht 1603 (Tit. XIII) nævner

parter på $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{8}$ osv. og fastslår, at rederne (*domini navis*) er folk, som på egen bekostning udruster skibene, forsyner dem med alle nødvendigheder, selv laster dem eller befragter dem, nyder indtægterne af fragterne og benytter skibene, som de selv ønsker. Skipperen må kun bygge skib, når han har samlet alle part-haverne, og han skal blive enig med dem om, hvor stort det skal være.

Flere kapitler i Frederik II's søret 1561 handler om partrederiernes forhold: skipperen må kun befragte sit skib med redernes samtykke, hvis de da opholder sig i nærheden (kap. 1); han må kun sejle sin kurs med deres billigelse og må ikke sælge skibet eller inventar og proviant, uden de har givet ham fuldmagt dertil (kap. 43-44); han kan afskediges af rederne i sygdomstilfælde, eller hvis de bliver uenige med ham (kap. 23); han må ikke forpligte sine redere ud over skib og gods (kap. 46), men de skal stå inde for eventuelle bodmerilån, dvs. lån i skibet på fremmede steder, hvis skipperen ikke har ressourcer nok (kap. 68); han har pligt til at aflægge regnskab (kap. 40). Interessant er bestemmelsen, at hvis der kommer uoverensstemmelser mellem skipper og redere, så skipperen afsættes, eller mellem rederne indbyrdes, så nogle vil at det skal sejle og andre ikke, må skibet ikke ligge stille af den grund, men *skal* sejle; flertallet skal da udrede skibet, thi som der står: „på skibet står alle redere eventyr (dvs. tager chancer), og de som ikke vil udrede, skal ikke bære fragt af godset“ (kap. 61).

Sweriges Rikes Sjö-Lag (Redare-Balken) 1667 har en hel del bestemmelser om partrederier.¹³ Den nævner, at den, der vil lade bygge et skib, skal give samtlige redere oplysninger om størrelse og mål. Hver skal betale udrustning og reparation i forhold til sin part. Flertalsbestemmelser er afgørende, regnet efter antallet af parter. Vil nogen sælge sin part, skal han først tilbyde sine medredere den.

Søretsafsnittet i Christian V's Danske Lov 1683 (4. bog) optager en del af bestemmelserne fra Frederik II's søret og bygger desuden på andre maritime lovkilder, bl. a. også på den svenske sølov. Den giver desuden flere supplerende bestemmelser. Således siger den, at

afskedigelse af en skipper kun kan ske efter rederens fælles beslutning (4-1-34); den pålægger skipperen at føre skibsjournaler, bøger og regnskab, så rederne kan følge med i rejsens gang (4-2-19 og 20). Den fastslår også, at man kan forsikre skibet eller parter deri (4-6-5).

I 16-, 17- og 1800-tallet var partrederiet så givet den mest almindelige rederiform i Danmark og andre søfarende lande, især i provinsens småkøbstæder og sejlskibscener.¹⁴ 1720 giver præsten Jens Colding i sin andagtsbog *Sebulon Eller Søe-Havn* (s. 94) udtryk derfor på følgende måde:

Et skib, som farer ud på vidt adskilte steder,
 har sjældent ikkun én, men heller (= snarere) mange reder,
 og når det kommer hjem, da nyder alle sit
 med rigtig lod og del i både (= gavn) og profit.

I byernes tingbøger kan man læse om parter, der tinglyses, og om stridigheder inden for partrederierne, enten ved fordeling af ansvar og fortjeneste, misligholdelse af kontrakter, skibssalg eller ved arv.¹⁵ Man tør dog vel gå ud fra, at rederierne normalt har fungeret roligt og tilfredsstillende.

Den danske sølov 1892 bestemmer følgende i kort referat: Partrederne har kun ansvar for deres andel. Der skal vælges en bestyrende reder (dansk undersåt bosat i Danmark), som kan sagsøges på rederiets vegne. Han kan antage og afskedige skipperen, give ham forskrifter og oppebære de indtjente penge. Han fører og aflægger regnskabet. Han kan afsættes ved flertalsbeslutning, regnet efter antallet af skibsparter. Alle parthavere skal have adgang til at se bøger og bilag. Parter kan frit sælges til trediemand, dog kræves alle medredernes samtykke, hvis en overdragelse bevirker, at skibet mister sin ret til at føre dansk flag. Hvis rederiet opløses, skal skibet sælges ved offentlig auktion.

Aktieselskaber

Men allerede da var partrederiernes store tid ved at være forbi. Det skyldtes først og fremmest, at skibene, der altid havde krævet megen kapital, blev dyrere og dyrere. For at stå sig i konkurrencen måtte de bygges større, træskibene blev afløst af jern- og stålskibe, og sejlskibene af dampskibe. Hele skibsfarten blev lagt om, og de små sparere kunne ikke være med mere. Partrederierne blev erstattet af aktieselskaber, og en række kapitalstærke rederier voksede frem.

Det første store aktierederi ved Nord- og Østersøen var HAPAG (Hamburg-Amerika Paketfahrt Aktiengesellschaft), stiftet i Hamborg 1847. Det næste store var Norddeutscher Lloyd i Bremen 1857. I Danmark er der især grund til at nævne Det Forenede Dampskibs-Selskab 1866.

Med sådanne giganter var den moderne tid brudt frem, og dem kunne partrederierne ikke konkurrere med. Det varede selvfølgelig længe, inden de blev helt trængt tilbage. Lokalt blomstrede de i de specielle sejlskibscentre i Skandinavien, Tyskland, England og Nordamerika. 1. verdenskrig rettede et dødeligt slag mod dem. Masser af sejlskibe blev sænket af miner og u-både, og talrige småsparere sad tilbage med værdiløse parter. Men så længe der var sejlskibe, var der partrederier.

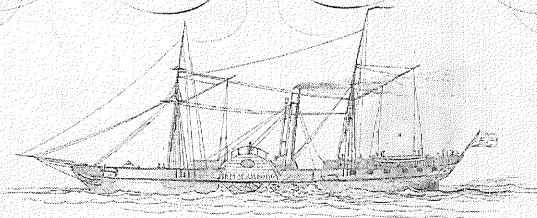
Der var flere fordele ved aktieselskabsformen.

Mens et partrederi rådede over beskedne pengemidler, som var sat i ét skib, kunne aktieselskabsrederierne samle meget større kapitaler

Aktieselskaber er kendt fra tidligere tider, men først i sidste halvdel af 1800-tallet kom de til at dominere rederivirksomheden på bekostning af partrederiformen. — Litograferet og udfyldt aktiebrev på 100 rigsbankdaler i Dampskibsinteressentskabet i Ålborg, udstedt $11/8$ 1842 til købmand P. Th. Berg, Ålborg. Med afbildning af H/S „Iris“ (jfr. Knud Klems artikel i årbog 1967, 125 ff.). Handels- og Søfartsmuseet.

Share in the Ålborg Steamship Partnership 1842, with a picture of the paddle-steamer "Iris".

DAMPSKIBSINTERESSENTSKABET
i
AALBORG.



N^o 498.

Actiebrev for 100 Rbdlr. Repr.

Kjøbmand *P. Th. Berg* i Aalborg,
som til Udstyffelsen af et Dampskib, bestemt til Dampskibsfart
imellem Aalborg, Kjøbenhavn, Kiel og flere Pladse, har indte
talt denne Acties paalydende Sum med **Ret Hundrede Rigsbankdaler**
Repræsentativer, er for dette Bæleb Medlem af samtlige Interessent-
skabets Erindrelse og lovetaget til Udlygte og de øvrige Forbuds-Interes-
sentskabets medfører?

Ifølge Kongelig allernaadigst Bevilling af 2^{den} December 1841
er Interessentskabet forpligtet for stemplet Papirs Brug til Actie-
brevene, hvorved der til disses eventuelle Transport bliver at bruge be-
hørigt stemplet Papir.

Transporten her ifølge Statutterne noteres i Interessentskabets
Actie Protocol.

Aalborg i Bestyrelsen den 11^{de} August 1842.

Erich Brønne *P. J. Hallengren* *Anderssen* *Anderssen*

Denne Actie er det Landkjøbet og det med sig bringes til Aalborg for Actie-
Actiebrevet og det med sig bringes til Aalborg for Actie-
for fulde Aalborgs Regjeringsrådets forsamling den 30. Dec.

Aalborg den 15^{de} December 1842

Konrad Bergsgaard *Anderssen* *Anderssen*

fra pengemarkeder, banker og et utal af aktionærer spredt over praktisk talt hele jorden, og lade bygge flere og større skibe. Sejlede nogle af dem med tab og andre med gevinst, udlignedes det i det endelige resultat. Der blev ikke afregnet efter hver enkelt rejse, men én gang om året.

En aktionær indskød en bestemt sum ved at købe en eller flere aktier med pålydende værdi – prisen rettede sig efter den gældende kurs på børsen –, men han var ikke pligtig til at indskyde en eneste øre, hvis foretagendet gav tab; han fik så blot ikke noget udbytte. Han hæftede kun med sin indbetalte kapital og havde derudover intet økonomisk ansvar, da selskabets formue ikke havde noget at gøre med hans egen private ejendom. Naturligvis var der altid den risiko, at selskabet kunne gå konkurs og aktionærerne miste deres indskud helt eller delvis, men der var også chance for et pænt udbytte.

Til gengæld ophørte det nære forhold mellem pengeindskyderen og „hans“ skib. Det hele blev en upersonlig business. Aktierne handles på børsen og kunne hurtigt gå fra hånd til hånd, så han ikke kendte sine medredere. Aktieselskabsrederiet blev bestyret af mer eller mindre anonyme direktører og funktionærer på et kontor i en eller anden fjern by; aktionæren kunne ikke følge med i det komplicerede bogholderi, men fik et trykt sammendrag ved den årlige generalforsamling. Indskyderen kunne faktisk lige så godt have købt en aktie i en savmølle eller en cementfabrik. Hans sparepenge var nu kun kapital, som skulle sendes ud for at tjene penge på den mest profitable måde. Den moderne kapitalisme var langt mere effektiv end gamle tiders erhvervsformer, men langtfra så menneskelig.

Partrederiernes renæssance

Selv om partrederiernes rolle blev kraftigt svækket, blev de dog aldrig helt slået ud. I Sverige ejedes således i 1942 62 % af sejskibstonnagen af partrederier, men det var ganske vist kun 6 % af den samlede svenske tonnage.¹⁶

På samme måde holdt partrederierne i Danmark sig specielt inden for fiskerierhvervet og den mindre skibsfart, og i de senere år kan de notere en betydelig fremgang. Ikke mindst har den store coasterflåde, som er kommet til i årene efter sidste krig, bidraget til den voksende udbredelse af dem. Man forbavses sikkert, når man erfarer, at der pr. 1. febr. 1970 var ialt 1295 partrederier her i landet.¹⁷ Af disse ejede de 456 hver et skib på under 20 tons brutto, mens 831 skibe lå på mellem 20 og 500 tons. Kun 8 skibe oversteg 500 tons. Det vil sige, at ca. $\frac{1}{4}$ af alle i Danmark indregistrerede skibe tilhørte partrederier. De omfatter dog langt fra $\frac{1}{4}$ af den samlede tonnage.

Da forholdene ligger sådan, har man stadig anset det for rigtigt at opretholde regler i søloven om denne rederiform. De tidligere omtalte regler i søloven 1892 har været gældende uændret indtil nu, og i det forslag om ændringer af søloven, der er blevet fremsat i folketingsåret 1971-72, har man søgt at revidere disse regler på lempelig måde. Bl. a. kan det nævnes, at det i forslaget understreges, at den bestyrende reder skal rådføre sig med partrederne om alle vigtige spørgsmål, og at den gamle bestemmelse, som bl. a. kendes fra Christian V's Danske Lov 4-2-14, at medrederne skal have forkøbsret, når nogen vil sælge sin part, atter er blevet indsat i loven, efter at den var gledet ud i 1892.

Af en noget andet karakter er de mange *kommanditselskaber*, som nu hyppigere og hyppigere optræder som rederier. Et kommanditselskab er et interessentskab, hvori der er en eller flere ansvarlige deltagere og desuden deltagere, der hæfter med deres indskud. Et sådant selskab kan udmærket have to eller flere skibe i modsætning til partrederiet.

KILDER

- ¹ *Hans Brinch*: De kom til verden, levede og døde . . . (Esbjerg 1964), 93.
- ² *Rich. Wossidlo*: Reise, Quartier, in *Gottesnaam* (Rostock 1959), 6.
- ³ *O. Hasslöf* i *Sømand, fisker, skib og værft* (Kbh. 1970), 108 f.
- ⁴ *Ralph Davis*: *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (London 1962), 83; *Käthe Miethe*: *Auf grosser*

- Fahrt (Rostock 1956), 83; *Hasslöf* i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1966, 96 f.
- ⁵ *Tage Heft*: Klitfolk (Kbh. 1941), 235.
- ⁶ *Elisabeth Kallevig*: Sjøfarten i Arendal 1815–1850 (Oslo 1939), 62.
- ⁷ *Käthe Miethé*: Bark Magdalene (Rostock 1952), 246 f.; *Walter Runciman*: Before the Mast (London 1924), 113; *Frans Löfström*: Från segelfartygens dagar (Lund 1943), 225.
- ⁸ medd. af kapt. *J. Chr. Closter*, Stollig, 1971.
- ⁹ *Davis*: Rise, 87.
- ¹⁰ Den norske sjøfarts historie I (1923), 133 f.; *Walther Vogel*: Geschichte der deutschen Seeschiffahrt I (Berlin 1915), 373 ff.; *Hjalmar Falk*: Altnordisches Seewesen (Heidelberg 1912), 5.
- ¹¹ *William McFee*: The Law of the Sea (Philadelphia 1950), 73, 305; The Mariner's Mirror 3, 23; 45, 305 ff.
- ¹² *Paul Heinsius*: Das Schiff in der Hansischen Frühzeit (Weimar 1956), 243; *Herm. Langenbeck*: Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und See-Recht (Hamburg 1727), e 4^v-fr; *Vogel*: Gesch. d. deutsch. Seeschiffahrt I, 376.
- ¹³ *J. A. Flintberg*: Anmärkningar till Sweriges Rikes Sjö-Lag (Stockh. 1815), 166 f., 187 ff.
- ¹⁴ *Jørgen Barfod*: Danmark-Norges handelsflåde 1560–1700 (Kronborg 1967), 141 ff.
- ¹⁵ *Marius Hansen* om Nakskov i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1958, 103 f.
- ¹⁶ *Sven Gerentz* i För. Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm, årsbok 1944, 64.
- ¹⁷ jfr. Forslag om ændring af søloven, fremsat i folketingsåret 1971–72, bilag 1. – Jeg takker ekspeditionssekretær i Handelsministeriet, *E. Assens*, for oplysninger om nutidige forhold.

PARTOWNERSHIP

Summary

In the age of sail most ships were jointly owned by so-called partownerships. In a financially undeveloped society with small capital accumulation this was one of the few ways it was possible to raise the considerable amount of money necessary to build a ship. The system was based on mutual trust and the desire of many small savers to put their money to good use. Usually it began by a mate who wanted to have a ship of his own going to a shipbuilder and arranging to have a vessel built. The expenses of building and equipping it were divided into a number of parts of equal size. The mate himself would take over as many parts as his capital allowed while the builder and the various workmen and suppliers involved—carpenters, sailmakers, chandlers etc.—received some of the parts as partial payment for their labour and materials. The

remaining parts were sold for cash to family, friends, fellow seamen and any others who had confidence in the mate's honesty and ability. These persons might range from officials in public service to small tradesmen and servants.

There were no fixed rules as to the number of parts a ship was divided into. Usually it was 2, 4, 8, 16, 32, 64, etc.—that is doubled up. In England $\frac{1}{64}$ came to be regarded as a normal part. In some places 3, 6, 9, 12, 24, 48 parts (divisible by three) were usual, in others 10, 20, 80, 120 (divisible by ten). In Marstal parts were usually $\frac{1}{100}$. But we also come across all kinds of odd numbers depending upon the expenditure involved and the number of partowners: 11, 14, 44, 59, 192, all occur. One person could have several parts in the same vessel.

All the partholders, then, owned the vessel jointly and elected from amongst themselves as a managing owner one who had knowledge of accounts and maritime matters. He gave the captain his orders (though before the coming of telegraphy captains were fairly independent), arranged about cargoes, kept the books and accounts, and convened the annual meeting when profits were distributed according to the parts held, after such expenses as pay to the crew, provisions, duties, repairs etc. had been met. On the other hand if the ship had suffered a loss each member had to bear it and contribute new capital according to the parts he held. This was a risk which had to be taken.

A group which owned a ship jointly in this way only owned the one vessel, since it was to finance this vessel that it had been formed. If the vessel was wrecked the group was dissolved and their money lost. It was not customary to insure the ship though each individual could insure his own part privately if he wished. In order to spread the risk it was an advantage to have parts in as many different ships as possible.

Joint ownership of vessels has been known from early times and from many countries. It was known in Northern Europe in Viking times and in the Mediterranean in the same period. Maritime laws of various countries throughout history are proof of how prevalent the custom was and the importance it had for shipping.

With the coming of steam limited companies became more common and to some extent superseded joint ownership. They were able to collect far greater capital and often owned several vessels. A shareholder was only liable to the extent of the capital he provided and had no responsibility as he had under the system of joint ownership. At the worst he risked gaining no profit or he might lose his premium but he could not be forced to pay in fresh capital if the business suffered a loss. On the other hand he had not the personal contact with his "own" ship which he had under joint ownership.

There has been a revival of joint ownership in recent times, particularly in small shipping and fishing vessels. In Denmark, for example, there were 1295 instances of joint ownership in 1970, though only 8 of the vessels were over 500 gross tonnage.