



## **Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### **Støt vores arbejde – Bliv sponsor**

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### **Ophavsret**

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### **Links**

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Ole Mørkegaard

SØEN  
SLÆGTEN  
OG  
HJEMSTAVNEN



*Etnologisk Forum*

MUSEUM TUSCULANUMS FORLAG

# SØEN, SLÆGTEN OG HJEMSTAVNEN

*Ole Mørkegaard*

# **Søen, slægten og hjemstavnen**

En undersøgelse af  
livsformer på åbenråegnen 1700–1900

Etnologisk Forum

*Udgivet i samarbejde med Aabenraa Museum*

MUSEUM TUSCULANUMS FORLAG  
Københavns Universitet 1993

© Etnologisk Forum og Ole Mørkegaard 1993  
Forlagsredaktion, sats og layout: Ole Klitgaard  
Sat med Times 10/11 (fotosats)  
Trykt hos AiO Tryk a/s, Odense  
ISBN 87 7289 207 2

Foto til forsideillustration: Rita Fredsgaard Nielsen

Samtlige illustrationer i bogen er gengivet efter  
originaler eller kopier i Aabenraa Museums samlinger

Udgiver:  
Etnologisk Forum  
v/ Thomas Højrup & Bjarne Stoklund  
Institut for arkæologi og etnologi  
Vandkunsten 5  
DK-1467 København K

Redaktion af dette bind: Thomas Højrup

MUSEUM TUSCULANUMS FORLAG  
Københavns Universitet  
Njalsgade 92  
DK-2300 København S

# Indhold

FORORD .....	7	Livsformsbegrebet .....	57
INDLEDNING .....	9	Den enkle vareproduktionsmåde .....	58
Om undersøgelsens baggrund .....	9	Produktionsforhold og arbejdsproces ..	58
Udgangspunktet for undersøgelsen .....	9	Bytteværdi og pris .....	58
Jorgen Bruhns karriere .....	10	Produktionsmåden og den selv-	
Jacob Bendixen .....	12	erhvervende livsform – Livsform 1 ..	59
Hans Matthiesen .....	13	Den kapitalistiske produktionsmåde .....	60
Gustav Raben .....	14	Produktionsforhold .....	60
Michael Jebsen .....	15	Arbejdsproces .....	60
Karrieremonsteret .....	16	Merværdi og kapital .....	61
Formål .....	16	Den kapitalistiske vares bytteværdi ..	61
Perspektiv og interessefelt .....	17	Profitatens distribution af kapitalen ..	61
Fremstillingsform og disposition .....	18	Produktionsforhold og arbejds-	
		proces igen .....	62
KAPITEL 1:		Produktionsmåde og livsformer .....	63
EMPIRISK SONDERING .....	21	Lonarbejderlivsformen – Livsform 2 ..	63
Åbenrågnens sofartstradition .....	21	Den karriereorienterede livsform	
Specialisering på fragtfart .....	22	– Livsform 3 .....	64
Sejladsmønstre og flådens udvikling ..	23	Den borgerlige livsform – Livsform 4 ..	65
Åbenråsofarten og -flåden		Begrebernes rolle som analyseredskaber ..	66
i regionalt perspektiv .....	26	Fremgangsmåden i det følgende .....	67
Omkring skibenes besætninger .....	28		
Hierarkiet ombord .....	29	KAPITEL 3:	
Sofartens position i den lokale		PRODUKTIONSMÅDEANALYSEN ..	69
erhvervsstruktur .....	33	Åbenråsofartens funktionsgrundlag .....	69
Fra skipperby til skibsbygningscentrum	33	Indkredsning af centrale problemstillinger	70
Skibsbyggeriet på åbenråegnen .....	35	Historien som hjælpemiddel .....	71
Finansieringen af skibene .....	41	Kilder .....	71
De sidste faser i karrieren .....	44	Åbenråsofartens og -flådens udvikling	
»Profitbegær« eller »virkelyst«? .....	51	ca. 1700 - 1900 .....	72
Sammenfatning .....	53	1713 .....	72
		Investorer og investeringsmotiver ..	73
KAPITEL 2:		Sammenfatning .....	79
TEORETISK-METODISK GRUNDLAG	55	Specifikation af de mulige	
Videnskabsteori og metode .....	55	produktionsmådevarianter 1713 .....	79
Produktionsmådebegrebet .....	56	Arbejdskraften .....	79
		Arbejdsmidlet .....	80
		Arbejdsgenstanden .....	81

Produktionsmådekatalog 1713 . . . . .	82	Den karriereorienterede kaptajn . . . . .	125
1773 . . . . .	83	Erhvervsbetinget investeringstvang . . . . .	125
Rederivarianter 1773 . . . . .	84	Livsformerne og deres indbyrdes	
Parthavere . . . . .	85	relationer . . . . .	131
1801 . . . . .	87	Den indhentede arbejdskraft . . . . .	133
1807 . . . . .	87	Kaptajnerne . . . . .	133
Under Englandskrigen 1807-14. . . . .	89	De øvrige besætningsmedlemmer . . . . .	134
1815 . . . . .	90	En fejlslagen karriere . . . . .	134
1825 . . . . .	91	Sammensatte livsforlob . . . . .	136
1830 . . . . .	93	De permanent menige . . . . .	136
1835 . . . . .	93	Soren Holm, en menig . . . . .	140
1841 . . . . .	95	Varianter af lonarbejderlivsformen . . . . .	142
1846/47 . . . . .	97	Sammenfatning af arbejdssiden . . . . .	143
Udviklingen i 1800-tallets anden halvdel . . . . .	98	Investeringssiden . . . . .	145
Sejlskibenes sidste år		Modsatninger og konflikter . . . . .	148
og dampens første . . . . .	99	Den sammensatte produktionsmåde	
Investorer i sejl og damp . . . . .	101	og de sameksisterende livsformer . . . . .	150
Ændringer i arbejdsprocessen . . . . .	107		
		KAPITEL 5:	
KAPITEL 4:		SØEN, SLÆGTEN	
LIVSFORMER I ÅBENRÅSØFARTEN . . . . .	109	OG HJEMSTAVNEN . . . . .	153
Kontinuitet og mulige brud . . . . .	109		
Primære komponenter og mulige		NOTER . . . . .	169
initiativtagere . . . . .	110	Til indledning . . . . .	169
Arbejdskraften . . . . .	110	Til kapitel 1 . . . . .	170
»Kapitalen« . . . . .	111	Til kapitel 2 . . . . .	174
Realiserede muligheder . . . . .	112	Til kapitel 3 . . . . .	175
Krav om profit? . . . . .	115	Til kapitel 4 . . . . .	179
Konjunkturerne som måleredskab . . . . .	115	Til kapitel 5 . . . . .	183
Eksempler på krav om forrentning . . . . .	117		
Alternative investeringsmotiver . . . . .	119		
Besiddelsen som middel i andres karriere . . . . .	119		
Besiddelsen som middel i egen karriere . . . . .	122		
Korresponderende reder . . . . .	122		
Den selverhvervende keme . . . . .	123	KILDEFORTEGNELSE . . . . .	185

# Forord

*Søen, slægten og hjemstavn* handler om åbenråegnens maritime historie i tiden fra ca. 1700 til 1900. Eftersom der er tale om en *etnologisk* studie, samler interessen sig først og sidst om de involverede *mennesker*. Bogens fyldige behandling af selve det lokale søfartserhvervs udvikling og struktur har således primært til formål at danne rammen om en forståelse af søfolkenes livsformer og karrieremønstre. Blandt disse fokuseres der især på dét lokale kaptajns- og redermiljø, der stod bag Åbenrås efterhånden globale skibsfart.

Det er mit håb, at bogen vil kunne interessere en ganske bred kreds af læsere, der dog i givet fald næppe vil vægte helt de samme sider af indholdet.

Selve det saltvandsduftende emne må formodes at appellere til den maritimt interesserede, der her får lejlighed til at gå i dybden med en udvalgt egns søfartshistorie og stifte bekendtskab med en hel del af dens centrale skikkelser såvel som nogle mere ydmyge. Den i Sønderjylland udbredte interesse for historien vil nok også sikre bogen læsere i Åbenrå og på Løjt; ikke så få af disse kan møde – og genkende, håber jeg – deres egne forfædre i de følgende kapitlers skildringer og analyser.

Også til et decideret »videnskabeligt« publikum håber jeg imidlertid, at bogen når frem, og her tænkes ikke blot på den søfarts- eller lokalhistoriske specialist. Udover de konkrete resultater, jeg er nået frem til om åbenråsøfarten og de livsformer, den skabte plads for og selv prægedes af, er det nemlig valgt i et særligt kapitel at præsentere den analysemåde, der har hjulpet resultaterne til verden; endvidere søger fremstillingen som helhed at give indtryk af, hvorledes den teoretisk-metodiske og den empiriske side af sagen så at sige har udfordret og befrugtet hverandre undervejs i forskningsprocessen.

Endelig er det min overbevisning, at skønt undersøgelsen her drejer sig om et bestemt erhverv og dets udøvere i en forlængst svunden tid, så kan den også bidrage til et mere nuanceret syn på store dele af vore dages erhvervsliv. Her tænker jeg specielt på det perspektiv, som ikke blot mange mindre men også større virksomheder i vidt forskellige brancher drives udfra – virksomheder, hvor der kan være masser af ansatte, og som ved første øjekast tager sig ud som typisk kapitalistiske foretagender; men går man tættere på, viser det sig, at grundlaget for og hensigterne med dispositionerne hører hjemme i en helt anden produktionsmåde og kulturel livsform.

Så meget på dette sted om bogens målgruppe og dens indhold. Resten af forordet er helliget de, der på den ene eller anden måde har gjort déres til, at den blev skrevet og hermed kan udgives.

I tråd med en af bogens mere latente inspirationskilder, den svenske maritim-etnolog fil. dr. *Olof Hasslöf*, kan der her skelnes mellem »arbejdssiden« og »kapitalsiden«.

Den første tak går til lederen af *Aabenraa Museum*, museumsinspektør *Birgitte Kragh*, der i sin tid igangsatte det udstillingsprojekt, som undersøgelsen her er en udløber af, og hvis faglige og praktiske støtte, jeg altid har kunnet regne med. Denne tak omfatter også *Aabenraa Museums* øvrige medarbejdere for hjælpende hænder gennem de mere end 10 år, der faktisk er gået siden starten – herunder især kustode *Margrethe Callesen* og »amatør«historikeren *Rolf Larsen* for en stor indsats i begyndelsesfasen.

På linje hermed takkes lektor *Thomas Højrup*, *Institut for europæisk folkelivsforskning* på Københavns Universitet, der har været min vejleder under arbejdet med den magisteraf-



handling, som bogen bygger videre på, og mens jeg som kandidatstipendiat skrev den færdig i forbindelse med et projekt om livsformerne i dansk søfart gennem tiden. Ikke alene var han så elskværdig på rette tidspunkt at barsle med dén banebrydende strukturelle livsformsanalyse måde, som blev min afgørende inspirationskilde; han har tillige fulgt hele processen med usvækket interesse og herunder bidraget med en frugtbar blanding af relevant kritik, opmuntring og frie tøjler.

Imellem arkivbesøgene og bearbejdelsen af stoffet har jeg også haft lejlighed til at fremlægge og få debatteret de foreløbige resultater i forskellige sammenhænge, dels i »konferenskredsen« på Institut for europæisk folkelivsforskning og dels ved *Anders Bose-rups* og *Helmuth Hansens* seminarer om strukturel dialektik under Sociologisk Institut og Filosofisk Institut på Københavns Universitet. Begge steder har jeg modtaget værdifuld kritik og for sidstnævntes vedkommende afgørende impulser fra folk, der ikke som jeg selv sad i saltvand og arkivstøv til halsen.

På arbejdsiden skal der også rettes en tak til min gode ven og kollega, mag. art. *Søren Hald* i Oslo, samt stipendiaterne *Lisbeth Haastrup* og *Laila Ottesen*, for inspirerende diskussioner. Endelig takkes her de mange mennesker på åbenråegnen, der gennem mundtlige beretninger, overdragelse af skrift-

lige kilder mm. til Aabenraa Museum har leveret stof til denne behandling af deres hjemstavnns historie.

Også på kapitalsiden står jeg – billedligt talt – i gæld til *Aabenraa Museum* og dets leder. For det første fordi en del af forundersøgelserne har kunnet udføres som lønnet arbejde ved museet – for enkelte detailspørgsmåls vedkommende i tilknytning til »Sømandskoneprojektet«, hvor også Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg samt Svendborg & Omegns Museum deltog. For det andet fordi museet har stået for tilvejebringelsen af de resterende midler. Herfor takkes *Michael Jebsen Fonden*, *Den Hielmstjerne-Rosencroneske Stiftelse*, *Lodbergs Legat*, *A.P. Jessen Fonden*, *Jørgen Pades Mindelegat* (Foreningen til Søfartens Fremme), *Landsdommer V. Gieses Legat*, *Ingeniør, kaptajn Aage Nielsens Familiefond* og *Dampskibsselskabet Hafnias Fond*.

Til slut en tak til *Hanne* for al mulig støtte undervejs.

*Ole Mørkegaard*  
Frederiksværk,  
november 1992

# Indledning

## Om undersøgelsens baggrund

Det er næppe almindeligt kendt, at Åbenrå, der i dag er hjemsted for blot en god håndfuld af den danske coasterflåde, har en fortid, der placerer denne sønderjyske fjordkøbstad i klasse med sværvægterne blandt landets søfartscentre såsom Marstal, Dragør, Fanø og svendborgsundområdet. Byens søfart havde sin sidste blomstring i perioden fra ca. 1820-80, hvor de efter danske forhold usædvanligt store åbenråsejlere var kendte på verdenshavene, men også tidligere var søfarten et vigtigt erhverv for egnen.

Selv blev jeg først bekendt med disse forhold, da jeg i 1980 ansattes som studentermedarbejder ved Aabenraa Museum, og egnens maritime fortid fangede mig for alvor, da jeg efter nogen tid blev inddraget i opbygningen af en større særudstilling om søfarten fra Åbenrå i 1800-tallet.

Oftest er udgangspunktet for en udstilling på et kulturhistorisk museum vel en samling af genstande, man gerne vil præsentere og fortælle om. I dette tilfælde var forholdet dog det omvendte. Ønsket her var nemlig at kaste lys over en vigtig epoke i egnens historie og herunder at fremdrage nogle af dens forudsætninger samt skildre de involverede befolkningsgruppers levevilkår og livsmønstre; museumsgenstandene tildelte den mere sekundære, men dog væsentlige funktion at skulle anskueliggøre disse forhold. Rent praktisk valgtes det at fortælle »historien« om 1800-tallets åbenråsøfart med én figur som gennemgående eksempel, skibsrederen Jørgen Bruhn.

Skønt de omfangsrige tekster fra denne særudstilling senere er udgivet,<sup>1</sup> og væsentlige dele af dens indhold dermed er fastholdt, stod det mig tidligt klart, at det ville være oplagt at arbejde videre med skibsreder Bruhn

og 1800-tallets øvrige åbenråske søfartsmiljø. Dels havde det været nødvendigt at udelade en mængde stof, som ikke lod sig udnytte i udstillingssammenhæng, og dels resulterede selve udstillingen i adskillige henvendelser fra besøgende, der lå inde med yderligere materiale såsom brevsamlinger, dagbøger og erindringer – kilder, der sammen med det allerede indsamlede gør det muligt at komme forholdsvis tæt ind på livet af menneskene i 1800-tallets lokale kaptajns- og redermiljø.

Ideen om at gøre dette miljø til genstand for en nærmere undersøgelse tog så småt form, da jeg på Institut for europæisk folkelivsforskning ved Københavns Universitet i 1981 gennem Thomas Højrup's undervisning præsenteredes for den såkaldte strukturelle livsformsanalyse, som Højrup siden fremlagde i bogen *Det glemte folk*.<sup>2</sup> Undervisningen udmøntedes for mit vedkommende i et tilløb til en strukturel analyse af en del af åbenråmaterialet, og modtagelsen heraf opmuntrede mig til at fortsætte i samme baner. Fra dette tidspunkt ledsagedes min interesse for selve stoffet imidlertid af ønsket om – overfor et *historisk* materiale – at afprøve frugtbarheden af den højrupske analysemåde.

## Undersøgelsens udgangspunkt

Når skibsrederen, kgl. agent Jørgen Bruhn's karriere og levnedsløb blev det samlende punkt for udstillingen om 1800-tallets åbenråsøfart, så skyldes det ikke blot den fortælle tekniske fordel, der lå i at benytte én bestemt person som eksempel. Medvirkende var også museets ønske om at leve op til forventningerne om en markering af »agentens« 200-års dag samme år. Først og fremmest kan Bruhn dog tjene som en fortrinlig *indgang* til egnens søfartshistorie i den pågældende periode, fordi

han var økonomisk engageret i en stor del af skibene, og man gennem hans virksomhed får indblik i nogle af de mere almene forhold indenfor egnens søfartstradition.

På den ene side er der ingen tvivl om, at Bruhn var en markant figur i åbenråsfarten. I sine velmagtsdage omkring midten af 1850'erne stod han som korresponderende reder for henved en tredjedel af den i øvrigt anseelige åbenråske tonnage og var som sådan – ifølge datidens lokale presse<sup>3</sup> – den største skibsreder i hele monarkiet. På den anden side var agent Bruhn langt fra den eneste skibsreder på egnen; og mens han nok rager op over flertallet mht. omfanget af sine økonomiske aktiviteter, så viste det sig, at hans *karriere* forløb efter et *mønster*, som var fælles for mange af egnens redere i 1800-tallet. Og det er netop eksistensen af dette fælles karrieremønster, undersøgelsen her i sidste ende sigter mod at forklare.

I det følgende skal der først gives en række eksempler på sådanne rederkarrierer med det formål at antyde det fælles mønster heri. Siden tages der stilling til, hvad det vil være relevant at undersøge nærmere, hvis det foreliggende karrieremønster også skal kunne forstås og forklares.

### *Jørgen Bruhns karriere*

Jørgen Bruhn<sup>4</sup> fødtes i 1781 på Strågård, der ligger på halvøen Løjtland en lille halv mils vej nordøst for Åbenrå. Forældrene var Hans Bruhn, der bestyrede gården for sin far og desuden forpagtede de to vandmøller Slots- og Nymølle ved Åbenrå, og Maren Rebecca Bargum, som var datter af provsten inde i købsta-den.

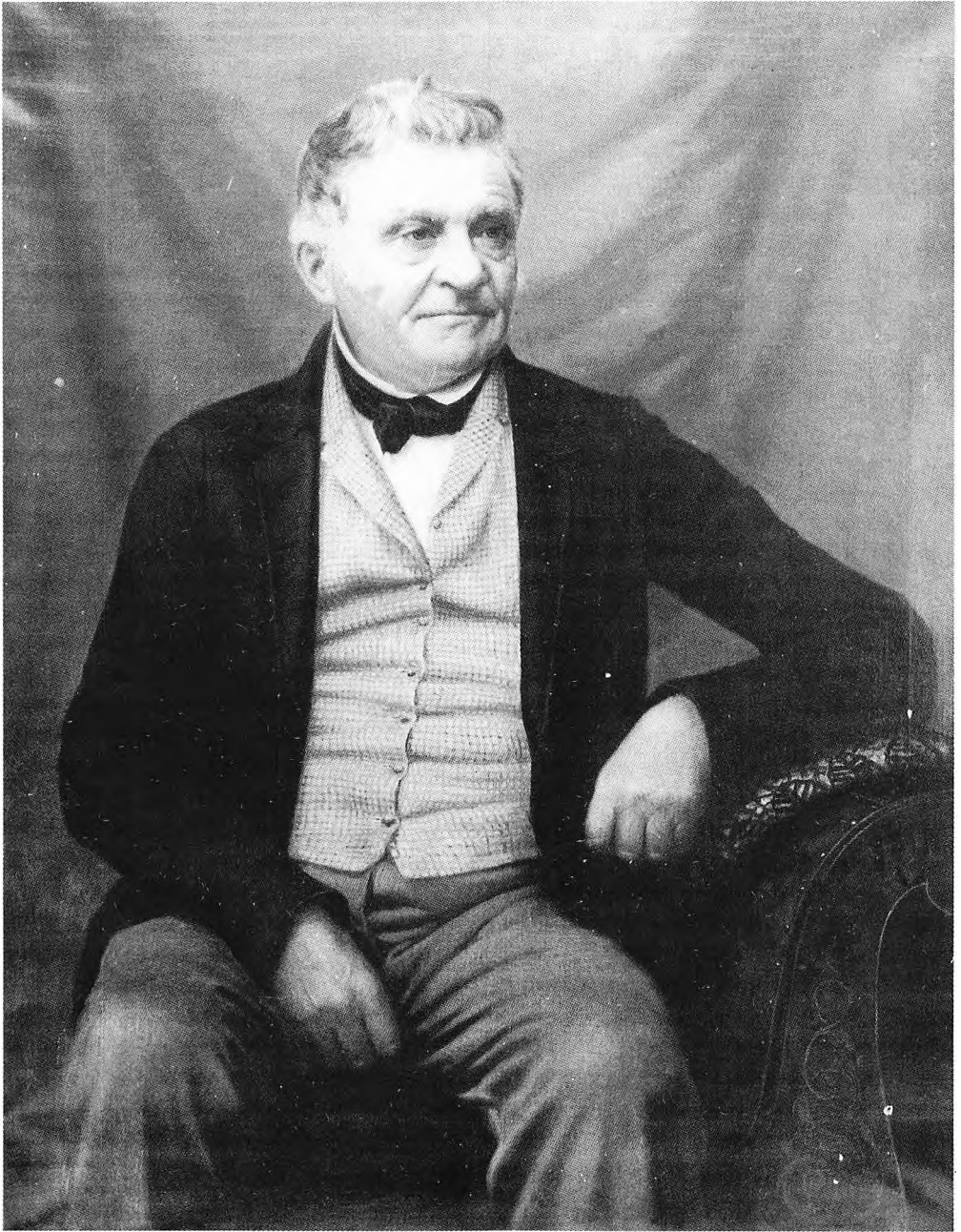
Ifølge sønnens erindringer stod Jørgen Bruhn »til søs i sit 13de år som skibskok med gamle Laus Holdt, gennemgik den almindelige sømandsavance, og var ... i året 1801 ombord hos samme captain som 2den styrmand.«<sup>5</sup> Inden han nåede så vidt, havde han dog i året 1800 aflagt navigationseksamen i

København. To år senere finder vi ham, nu 21 år gammel, som 2. styrmand på åbenråbrigantinen Providentia, der målte 80 commercelæster,<sup>6</sup> hvorfra han i 1804 avancerede til 1. styrmand på den lidt større fregat Catharina, ligeledes af Åbenrå.

Næste trin i karrieren var avancementet til kaptajn. Det foregik for Bruhns vedkommende i 1807, hvor han blev fører af den nybyggede åbenråfregat Flora på 81 cl., som han selv ejede part i. Det var imidlertid usikre tider for søfarten. Samme år udbrød krigen mod England, og allerede på det første togt, der gik til Vestindien, blev Flora på hjemrejsen i Den engelske Kanal opbragt af fjenden og beslaglagt. Godt halvandet år måtte Jørgen Bruhn tilbringe i England, før det under dramatiske omstændigheder lykkedes ham at undslippe.

Efter sin hjemkomst rejste han til Helsingør og blev fører af et lille armeret kaperskib, Hyæne, der sammen med en anden kaper i sommeren 1809 havde held til at opbringe et større amerikansk handelsskib, som tillige med ladningen blev erklæret for »god prise« af de danske myndigheder og solgt. Efter dette heldige togt, som indbragte Bruhn en sum af ca. 7.000 rdl., opgav han kaperiet, købte sig et skib – vist nok den 130 cl. store Anna Maria – og før nu i resten af krigen i konvojsejlad under beskyttelse af engelske orlogsmænd.

I sine sidste år som kaptajn, mellem 1816 og 1821, førte Jørgen Bruhn fregatten Den indiske Paquet (118 cl.), som først tilhørte grosserer E. Nissen i København og siden handelshuset Meier & Trier samme sted; dog ejede Bruhn muligvis også selv part i skibet.<sup>7</sup> Som skibets navn antyder, gik rejserne fortrinsvis til Ostindien, og det var da også på vejen hjem fra Batavia, at det forliste i en orkan ved Kap det gode Håb i januar 1821. Besætningen blev reddet, men vel hjemkommet til sin fødegård, som han havde arvet i 1813, og hvor hans hustru, købmandsdatteren Maria Borse fra Norge, siden brylluppet i 1811 havde boet og styret en stadigt voksende bør-



Jørgen Bruhn (1781-1858), her portrætteret i sine velmagtsdage, hvor han var åbenråegnens ubestridte matador. I sin karakter var hans karriere fra skibsdreng til skibsreder dog ingenlunde enestående i datidens lokale søfartsmiljø.

neflok, besluttede Jørgen Bruhn sig i en alder af 40 år for at opgive sømandslivet.

Grunden til den senere så omfattende rederivirksomhed var allerede da lagt, idet Bruhn fra 1817 var begyndt at købe parter i skibe, han ikke selv førte. I 1820 optræder han således som medejer af 4 skibe, alle hjemmehørende i Åbenrå, men efter at han gik i land, tog udviklingen fart. Ikke blot engagerede han sig i han flere og flere skibe; det var også stadigt større skibe.

Denne tendens kendetegner også generelt udviklingen indenfor åbenråflåden, men det er karakteristisk, at Jørgen Bruhn gennem hele sin skibsrederkarriere altid ejede de største af byens skibe. Det var da også med henvisning til bla. hans indsats som skibsreder, at han i 1839 af Christian 8. hædrede med titlen »kongelig agent«. I løbet af de små 40 år, han levede efter at være gået i land, var Bruhn korresponderende reder for henvend 35 skibe. Flere af disse var bygget på det værft, han omkring 1850 anlagde på den lille ø, Kalvø, i Gønner bugt nord for Løjt; kronen på værket må siges at være det kolossale clipperbyggede fuldskip Cimber (II), der søssattes herfra i 1856, og som med sine 570 cl. skal have været datidens største handelsskib i Skandinavien.

Ved siden af sin omfattende rederivirksomhed havde agent Bruhn også andre jern i ilden. Ud over den godt 120 tdr. land store Strågård, der bestyredes af en af hans mange sønner, og det betydelige skibsværft, der beskæftigede omkring 100 mand, var han bla. engageret i mølledrift. To år efter at han lagde op som kaptajn, købte han således Slots- og Nymølle, som faderen tidligere havde haft i forpagtning, og flyttede med familien fra Strågård til Nymølle. Allerede i 1827 forlagde han dog residensen til Redergården, en stor ejendom på Store Torv i Åbenrå, som han erhvervede året før og lod ombygge i klassicistisk stil. Ligeledes i 1827 købte han Vejrmøllen i Åbenrå, og i 1836 opførte han en vandmølle, Stenbjerg mølle, i nærheden af Strågård. Hertil

føjer sig i 1830'erne købet af teglværket Jørgensgård lige uden for byen samt i 1846 en mindre landejendom i Kolstrup, tæt ved Åbenrå.

Disse besiddelser og skibene repræsenterede en vældig formue og skaffede så betydelige indtægter, at Bruhn i hvert fald fra midten af 1830'erne og indtil sin død i 1858 var byens suverænt største skatteyder. Ved siden af forretningerne fik han dog også tid til at deltage i det lokale politiske liv. I 1827 blev han valgt til deputeret borger, og i perioden 1838 til 1849 sad han som rådmand i byens magistrat.

### *Jacob Bendixen*

Fremstår Jørgen Bruhn som sin tids lokale matador, så var han dog ikke den eneste åbenråkaptajn, der gik i land og fortsatte karrieren som skibsreder.



Også Jacob Bendixen (1788-1866) fór til søs i mange år, før han gik i land og blev skibsreder. Han ses her – antagelig ved parrets guldbryllup i 1863 – sammen med hustruen Margrethe Marie (1792-1888), som var søster til Jørgen Bruhn.

Jacob Bendixen<sup>8</sup> blev født 1788 i landsbyen Stollig på Løjt. Faderen var kaptajn Jep Bendixen og moderen, Clara Ro(h)lfsen, ligeledes af kaptajnslæggt.

»Han kom allerede i en meget tidlig ungdom til søs«, hedder det i lokalavisen Freias omtale af Bendixens og hustruens guldbryllup i 1863; det nærmeste vi kan komme en omtrentlig tidsfæstelse er dog, at han allerede som 17-årig er matros på brigantinen Fortuna af Åbenrå.

Også Jacob Bendixens karriere berørtes af krigen mod England. I 1808 »kæmpede (han) for Danmark ombord på rangskibet Prins Christian«. Efter at have bestået navigationseksamen blev han i 1809 styrmand på den ovennævnte kaper, Hyæne af Helsingør, og overtog derpå kommandoen, da Jørgen Bruhn forlod kaperiet. Endnu samme år blev Bendixen »fører af en galease fra Helsingør, der kort tid efter blev opbragt af englænderne. Senere var han fører af flere danske og norske skibe«, læser man videre i Freia. Blandt disse kan nævnes åbenråskibet Bolette et Marie på 50 cl., som Bendixen førte fra 1820 og indtil han i 1825 blev fører og medejer af den nybyggede fregat Creole (I), datidens største skib i åbenråflåden.

Med Creole sejlede kaptajn Bendixen fortrinsvis på Sydamerika, og allerede i 1829 havde han tjent så meget, at han kunne købe Stolliggård på Løjt, hvor han slog sig ned hos sin familie, da han i en alder af 44 år gik i land. I Freia berettes videre: »Ved siden af sin beskæftigelse som landmand udfoldede han også en betydelig virksomhed som skibsreder, idet han successive byggede flere skibe, blandt hvilke vi ville fremhæve Wodan, Napoleon, Hindoo, Hindostan og Himalaya og af hvilke de sidste kunne henregnes til de største, der nogensinde ere blevne byggede for herværende rhederiers regning«.

Også Jacob Bendixen blev altså en betydelig reder. Efter at Jørgen Bruhn, med hvis søster Margrethe han i øvrigt blev gift i 1813,

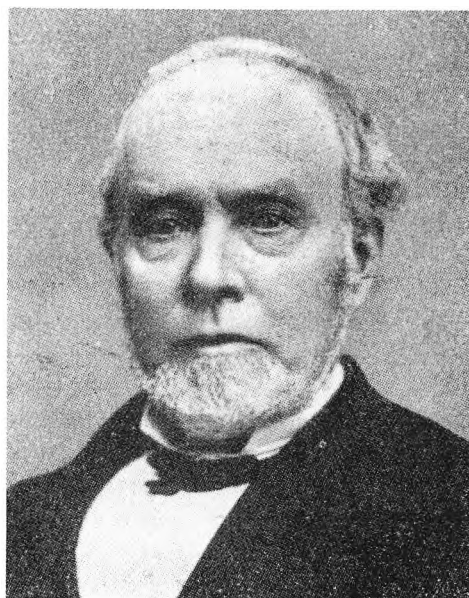
faldt bort i 1858, omtales han som den næststørste skibsreder i monarkiet; han tegnede sig da for 1.067 cl. eller henimod en fjerdedel af åbenråflådens samlede tonnage. Efter nogle økonomisk uheldige dispositioner var han imidlertid »en fattig mand, da han døde« i 1866.<sup>9</sup>

#### *Hans Matthiesen*

I den følgende generation træffer man en række tilsvarende eksempler på folk, som havde lært det maritime »håndværk« fra grunden, før de gik i land og drev rederivirksomhed.

Som en blandt mange kan nævnes Hans Matthiesen,<sup>10</sup> der blev født 1818, og som også var løjting og kaptajns søn. Han stammede fra gården Duborg i Dyrehave, som hans far, J.C. Matthiesen, havde overtaget efter sin svigerfar, den tidligere nævnte kaptajn Holdt.

Hans Matthiesen må være stået til søs et års tid efter sin konfirmation. I hvert fald ses han i 1835, 16 år gammel, at opholde sig hjemme i Dyrehave, men det følgende år sejler han



Hans Matthiesen (1818-1904) – endnu en løjting, der gjorde karriere til søs og havde set det meste af verden, før han nedsatte sig som skibsreder i sin hjemegn.

som jungmand med åbenråfregatten Maria. På samme skib avancerede han til matros omkring 1838, og som sådan fulgte han med kaptajnen, Hans Bruhn, over på dennes nye skib, Dan, i 1839.

Hvornår Hans Matthiesen aflagde navigationseksamen, er det ikke lykkedes at opklare, men i 1840 optræder han som styrmand på den 94 cl. store bark Orion af Åbenrå. Denne post besad han, indtil han som 25-årig i 1844 overtog kommandoen på skibet, som han derefter førte indtil 1851. Fra 1851 til 1857 førte han den lidt større fregat Wodan på 116,5 cl., mens de sidste år som aktiv sømand tilbragtes som kaptajn på den endnu større Caroline på 196,5 cl. Rejserne med dette skib, som han selv var medejer af, gik bla. til Sydamerika og Det fjerne Østen.

Under et besøg hjemme på Løjt i 1850/51 blev Matthiesen gift med kaptajn Boy Bendixens datter Clara, og få år senere erhvervede han et »ejendomssted« i Stentoft på Løjt, hvor han slog sig ned, da han som 45-årig i 1863 gik i land. Ni år senere var han korresponderende reder for 4 skibe, og i 1879 dirigerede han hjemmefra 6 store sejlere rundt på verdenshavene. Hans Matthiesen døde 86 år gammel i 1904.

#### *Gustav Raben*

Som den eneste af de skikkelser, der her skal trækkes frem, var Gustav Ferdinand Theodor Raben<sup>11</sup> ikke født på åbenråegnen. Meget galt var der dog ikke, for han stammede fra Halk i Haderslev amt og må allerede som 5-årig være kommet til Åbenrå, da hans far i 1824 fik borgerskab der som gæstgiver og købmand.

16 år gammel registreres Gustav Raben ved folketællingen 1835 som værende »til søs«. Fem år senere er han styrmand på åbenråbarken Pretiosa, med hvilken han også sejler det følgende år. Næste spor er fundet i folketællingen for Åbenrå 1845, hvor han også optræder som styrmand, og samme år bliver han gift



Gustav Ferdinand Theodor Raben (1819-90) var en af Åbenrås sidste store sejlskibsredere. Også han var forhenværende kaptajn og som Jørgen Bruhn tillige værftsejer.

med en datter af rådhusstjener H. Ipland, Åbenrå.

Året efter løser Gustav Raben borgerskab som skipper i Åbenrå og anføres som kaptajn på en nybygget skonnert, Mathilde på 65 cl., der antagelig er opkaldt efter hustruen, og som han selv ejer part i. Med dette skib, fortælles det,<sup>12</sup> »har kaptajn Gustav Raben ... på én rejse, der ganske vist varede otte år, tjent så meget, at han kunne nedsætte sig som reder i Åbenrå«. Dette må være sket i sidste halvdel af 1850'erne; fra 1857 ses Raben nemlig ikke længere blandt de aktive kaptajner, men har overdraget føringen af skonnerten til kaptajn Clausen og optræder selv som hovedreder for yderligere to skibe, Otto på 142 cl. og Camilla på 108 cl., således at han disponerer en samlet tonnage på 315 cl.

Efter at være gået i land etablerede Raben i 1863 eget værft i Åbenrå, hvor der i de

følgende 16 år byggedes ialt 19 store skibe, som han for en stor del selv satte i fart. Allerede året efter disponerede Raben 7 skibe og i 1872 hele 17 store sejlere. Fra omkring 1880 gik det imidlertid ned ad bakke for den åbenråske sejlskibsflåde, der udkonkurreredes af dampskibe, men alene i de to sidste år før nedlæggelsen af værftet i 1879 byggede eller købte Raben 6 sejlskibe til eget rederi. Siden drev han i nogle år tømmerhandel og savskæreri og døde i 1890.

### *Michael Jebsen*

Den sidste og yngste af de større åbenråredere, vi her skal følge gennem karrieren fra skibsdreng til skibsreder, er Michael Jebsen, der ligesom Bruhn og Raben afgjort hører til »sværvægterne«.

Michael Jebsen<sup>13</sup> fødtes 1835 i Skibbrogade, Åbenrå. Faderen var kaptajn og bar nøjagtig samme navn, mens moderen, Marie Mathilde, var datter af forhenværende kaptajn, waterscout Peter Ehlers i Hamborg.

Efter konfirmationen kom Michael Jebsen en kort tid i lære som sejmager. Han var imidlertid fast besluttet på at ville til søs, og i august 1851 forhyredes han som skibsdreng på et hamborgsk eget fuldskip, Georg Heinrich, der førtes af kaptajn Closter fra Løjt. Efter flere rejser til bla. Sydamerika afmønstrede Michael Jebsen som jungmand i foråret 1853, da skibet anløb London, hvorfra han rejste hjem. I de følgende måneder gik han til undervisning hos den forhenværende kaptajn Peter Boysen, der gennem mange år holdt navigationsskole i Skovby på Løjt, og ved eksamen i juli bestod han med karakteren »bequem«. Antagelig har Michael Jebsen derpå sejlet som matros, indtil han i marts 1854 fik ansættelse som 3. styrmand på åbenråbarken Otto. Med denne gjorde han flere rejser til Sydamerika, hvor han i 1856 afmønstredes med følgende skudsmål fra sin kaptajn, Grønnebeck fra Løjt: »Han har i enhver henseende

vist sig som en dygtig sømand og opførte sig på det bedste«.

Allerede samme år blev den kun 21-årige Michael Jebsen kaptajn på en peruviansk bark, Joven Emilio, som han førte i to år. Fra februar 1859 til juli 1860 sejlede han så som »1. officer« på damperen Antonius Varas; siden førte han i et halvt års tid skib for et rederi i Valparaiso, Chile. Herfra gik han til Hamborg for gennem en årrække at føre skibe for derværende sejlskibsrederier. I 1867 giftede han sig under et besøg hjemme med kaptajnsdatteren Clara Anna Offersen, der fulgte ham på hans videre færd som fører og ejer af barkerne Cephyrus og Galathea, indtil han i 1871 atter holdt en pause fra sejladserne hjemme.

I foråret 1873 stod Michael Jebsen, der nu endegyldigt lagde sejlskibsfarten bag sig, ud på sin sidste rejse som kaptajn, nemlig med hamborgdamperen Luxor, som han dog allerede forlod i oktober samme år, hvor han, 38 år gammel, gik i land »for good«.



Michael Jebsen (1835-99) havde gjort erfaringer med både sejl og damp, før han »slugte ankeret« og nedsatte sig som dampskibsreder i Åbenrå. Han er her fotograferet sammen med hustruen Clara (1844-1913) i 1892, da parret fejrede sølvbryllup.



I 1874 blev Michael Jebsen ansat som leder af industrimagnaten Alfred Krupps rederi og spedition, først med sæde i Vlissingen og siden i Rotterdam. Sideløbende hermed startede Jebsen i 1878 eget dampskibsrederi, og fire år efter opsgav han sin stilling hos Krupp for sammen med familien at vende hjem til Åbenrå. Herfra ledede og udbyggede han i de følgende år sit rederi, der i 1897 omfattede ikke mindre end 14 dampere, som overvejende opererede i Østen.

Også skibsreder Jebsen fik tid til at deltage i det politiske liv. I 1883 valgtes han således som 1. senator (rådmænd) i sin hjemby, men modsat Jørgen Bruhn og i øvrigt også Gustav Raben, der ligeledes var senator i mange år, begrænsede hans politiske aktiviteter sig ikke til det lokale plan. Fra 1890 sad han som repræsentant for det national-liberale parti i den tyske rigsdag – Åbenrå var jo under tysk herredømme mellem 1864 og 1920. I 1898 valgtes han ind i den preussiske landdag, hvor hans virke dog blev af kortere varighed, idet han døde allerede det følgende år, tre dage efter sin 64-års fødselsdag.

### *Karrieremønsteret*

Den ovenstående række af ensartede karriereforløb kunne uden vanskelighed gøres adskiltigt længere, da det ikke skorter på lignende eksempler indenfor den åbenråske søfart i 1800-tallet.<sup>14</sup>

Af indlysende grunde kan det nok ligesom i det foregående knibe med at få klarlagt og tidsfæstet en del detaljer i det enkelte forløb. Ofte må man nøjes med de større træk, men disse er også tilstrækkeligt til at fastslå, at en stor del af åbenråregns skibsredere i 1800-tallet må have fulgt det samme mønster i deres karriere. Fælles er nemlig, at de i lighed med Jørgen Bruhn, Jacob Bendixen osv. var forhenværende *kaptajner*. Og som det fremgik, var skibskaptajn ikke noget, man gik lige ind »fra gaden« og blev.

Groft tegnet former dette livsmønster, som kendetegner flere generationer af redere, sig således: Karrieren indledes med, at man omkring konfirmationsalderen står til søs som skibsdreng. I løbet af de næste få år avancerer man så over posterne jungmand og letmatros til matros. Gerne før man er 20 år aflægges navigationseksamen, og derpå går det videre over styrmandstrinnet (evt. 3.-, 2.- 1. styrmand) til kaptajnsposten, som mange når, før de er fyldt 25. Efter en længere årrække som med- eller selvejende kaptajn lægger man sømandslivet bag sig for istedet at slå sig ned som skibsreder i sin hjemegn. Og som vi så, lykkes det for adskillige at opbygge ganske omfangsrige rederier i løbet af denne karrierens sidste fase.

## Formål

En kendsgerning, som sætter disse redere i relief, er, at der sammen med dem var en mængde andre, der i konfirmationsalderen som skibsdrenge trådte ind på nederste trin i det selv samme hierarki, men som aldrig nåede op i toppen. De fleste af disse søfolks advancementer ophørte på et lavere trin, og kun et fåtal drev det videre end til matros.

Materialet om alle disse »karriereløse« søfolk er magert, når man sammenligner med det, der kan fremskaffes om kaptajnerne og rederne. Men de ér der, og de optræder i stort tal, viser folketællingerne. Her kan vi følge de samme personer fra tælling til tælling og registrere deres »manglende« advancementer.

Et eksempel er Jens Paulsen Schmidt, som stammede fra Starup i Haderslev amt. Ham træffer vi første gang på åbenråegnen i folketællingen 1845 som matros, 43 år gammel og boende med kone og børn i Løjt Kirkeby. 1855 sejler han stadig som matros og er med fregatten Androkles i Australien. Først i 1860, hvor han er 58 år gammel, ses han at være gået i land og ernærer sig da som arbejdsmand. Et andet eksempel er Peter Møller Thaysen, der

var født i Løjt sogn. I folketællingerne for Løjt Kirkeby figurerer han første gang i 1835; han er da 27 år gammel og sejler som skibstømmermand. Samme stilling har han 10 år senere, og endnu som 52-årig i 1860 sejler han som tømmermand og er for tiden med briggen Mephisto i Hamborg; da har han kone og fire børn hjemme, mens den ældste søn også er til søs.

Enkelte nåede lidt højere på strå, før karrieren »gik istå«. Det gælder f.eks. Nis Thusen fra Barsmark på Løjt. 18 år gammel sejler han i 1835 som kok, 10 år senere er han styrmand, men nåede så næppe heller videre, for endnu i 1860 havde han som 43-årig samme stilling. Broderen, Hans Thusen, der var to år ældre, sejlede som jungmand i 1835, men nåede kun at avancere til matros i løbet af de næste 10 år. Efter 1845 træffes han ikke blandt egnens søfarende; enten er han som så mange andre omkommet, eller også søgte han over i et andet erhverv.

Inde i købstaden finder man et tilsvarende mønster. Også her møder man stribevis af folk, der aldrig nåede ret højt op på rangstigen, skønt de stod til søs som ganske unge og fortsatte, indtil de var både 50 og 60 år.

At træde ind på rangstigenes nederste trin i 1800-tallets åbenråske søfart var altså ikke ensbetydende med, at man automatisk endte i toppen som skibsreder.

På denne baggrund kan man spørge, hvorfor karrieren formede sig som den gjorde for folk som Bruhn, Raben, Jepsen osv. At besvare dette spørgsmål gennem en analyse vil være målet for denne undersøgelse.

## Perspektiv og interessefelt

Til alt held kan der i det følgende trækkes på bla. en hel del trykte kilder om åbenråsfartens historie, som også førhen har fristet både faghistorikere og lægfolk til at lave undersøgelser. Naturligt nok rummer disse tidlige

udgivelser ikke kun rene og skære oplysninger, men tillige ofte *tolkninger* af udviklingens gang, og her er de mest succesfulde redere og deres karriereforløb da heller ikke helt gået ram forbi. At yde disse tidligere behandlinger fuld retfærdighed i form af udtømmende referater tillader pladsen ikke. Istedet skal det blot med nogle eksempler demonstreres, at selv de mest forskellige forfattere i sidste ende når frem til at placere »årsagen« til det enkelte karriereforløb ét og samme sted.

I indledningen til kaptajns Hans Bruhns erindringer skriver således udgiverne om Jørgen Bruhn: »Drivkraften for hans mægtige initiativ, hans aldrig formindskede arbejdsindsats var måske ikke så meget hensynet til den by, hvis borger han var. Han arbejdede uden tvivl for at blive rig, få indflydelse og magt«. Videre hedder det, at »ham mere end nogen anden skyldtes det, at der kom en storhedstid for Åbenrå«. <sup>15</sup>

En anden historiker, Gottlieb Japsen, benytter skarpere vendinger i sin karakteristik af Jørgen Bruhn, men er i princippet enig i, hvor forklaringen på hans succes skal findes: »Han var idealet af en kapitalist: dristigt pågående og køligt beregnende på samme tid, indifferent i national henseende, men umættelig i sin ekspansionstrang«. I en senere omtale af egnens værftsejere henregner Japsen såvel agent Bruhn som Gustav Raben til klassen af »pengesterke mænd, der vejrer profit i skibsbyggeriet.« <sup>16</sup>

Går vi til lægfolkene, henviser Michael Jepsens datter, Emma von Hassel, til den »uhyre vitalitet, der overhovedet prægede hans (faderens) handlen. Halvheder fandtes ikke hos ham: alt hvad han påbegyndte, førte han helt igennem«. <sup>17</sup> I lighed hermed fremhæver også Hans Schlaikier, der i øvrigt selv var forhenværende kaptajn, Michael Jepsens »fremragende ... egenskaber. ... Ham såvel som agent Jørgen Bruhn, byens største skibsredere, kan Åbenrå takke for sin økonomiske velstand.« <sup>18</sup>

Nok er der altså divergerende holdninger til disse mere markante redere, og heller ikke alle forfatterne – især ikke Japsen – er blinde for, at ydre omstændigheder såsom de økonomiske konjunkturer spillede ind. I sidste instans er de dog enige om at søge den egentlige forklaring i de pågældende personers særlige, iboende egenskaber og evner. Forklaringens kerne, *årsagen*, ligger i *individet*. Det er vel at mærke ikke enhver, der besidder de nødvendige egenskaber og evner; tværtimod er det netop disse, der adskiller den succesrige fra mængden, som han derfor kan hæve sig op over. Ud fra en sådan synsvinkel er det kun logisk at gå et skridt videre og udpege disse succesrige skibsredere som »årsagen« til selve åbenråsøfartens blomstring og byens velstand.

Tolkningerne her skal ingenlunde afvises som »forkerte«. Det er ikke tanken at gå til kilderne og søge efter »beviser« for, at Jørgen Bruhn slet ikke var flittig, eller at Jepsen ikke var energisk. Spørgsmålet er istedet, om de er *tilstrækkelige* som forklaringer. For mens det snævert individorienterede perspektiv nok kan række, så længe det blot drejer sig om at *beskrive* et karriereforløb, så er det indlysende, at de relevante *forudsætninger* for forløbet ikke kun skal søges i den enkelte *person*. Skal vi gennem en etnologisk analyse nå frem til en forståelse af disse karriereforløb, må der anlægges et bredere perspektiv på sagen.

Det grundsyn, der vil blive anlagt, har rødder i, hvad man indenfor den funktionalistiske forskningstradition kalder *helhedsperspektivet*. Kernen i dette er, at når man som etnolog vil analysere et kulturfænomen, så må det anskues som en del af en større helhed og relateres til denne. I skandinavisk etnologi udgør funktionalismens helhedssyn dermed et brud i forhold til den renlivede evolutionismes og diffusionismes interesse for enkelte, løsevne kulturelementers oprindelse, udvikling og spredningsveje.

Ej heller et menneskes karriereforløb kan forstås og forklares isoleret. Det må tværtimod ses i et bredere perspektiv, der i det foreliggende tilfælde præliminært kan bestemmes som bestående af to sammenhængende felter:

For det første må karriereforløbene relateres til selve den *økonomisk-arbejdsramme*, de foregik indenfor. Det vil for vore personers vedkommende primært sige den åbenråske søfart. Anskuet forfra måtte der jo som en første forudsætning overhovedet være en sådan ramme at træde ind i og avancere op igennem. Og set fra karrierens endemål måtte der lige så nødvendigt være en sådan ramme at sidde i toppen af som skibsreder.

For det andet må karrieren ses som en integreret del af den enkelte persons *hele levevis* og *livsforløb*. Her gælder det om at afdække de forhold, der har betydning for eller indflydelse på karrierens forløb.

## Fremstillingsform og disposition

Ovenfor har vi nærmest kronologisk fulgt undersøgelsen fra dens undfangelse og gennem de første faser med problemformulering, perspektivvalg osv. I tråd med bogens intentioner om *både* at besvare et konkret spørgsmål *og* at afprøve en bestemt analysemåde er der også i resten af fremstillingen lagt vægt på at vise, hvordan arbejdet er skredet frem, og hvorledes resultaterne byggedes op undervejs.

*Kapitel 1* former sig som en bredt sonderende undersøgelse af åbenråsøfartens historie og dens karakter som økonomisk-arbejdsramme, suppleret med et første signalment af søfolkenes og især skibsredernes levevis og livsvilkår.

Ét resultat af disse sonderinger, der fortrinsvis bygger på den righoldige trykte litteratur om egnens historie, er afdækningen af en række basale forudsætninger for det tidligere beskrevne karrieremønster. Men desuden viser forholdene i 1800-tallets åbenråflåde sig at

være uhyre sammensatte og derfor vanskelige at gennemskue. Side om side med typisk kapitalistiske træk finder man indslag af en helt anden karakter, som rejser alvorlig tvivl om den iøvrigt fremragende Gottlieb Japsens tidligere konklusioner. Opdagelsen af disse »urene« eller blandede forhold betyder, at det heller ikke umiddelbart lader sig afgøre, hvad der dybest set ligger i de karriereforløb, det hele drejer sig om. Et andet resultat af dette kapitel er dermed lokaliseringen af nogle centrale, men *uklare* punkter i affæren.

For at kunne trænge ind i og foretage en systematisk gennemlysning af disse sammensatte forhold er det nødvendigt at hente teoretisk-metodisk assistance. I *kapitel 2* introduceres derfor det analyseapparat, der skal gøres brug af i resten af undersøgelsen.

Således rustet tages i *kapitel 3* fat på en strukturel analyse af åbenråsfarten, idet *produktionsmådebegrebet* anvendes som teoretisk indgang. Som hjælpemiddel inddrages desuden selve det *historiske forløb*; med udgangspunkt i en rekonstruktion af ejerforholdene og arbejdsprocessen i åbenråflåden omkring år 1700 følger vi den udvikling, som disse grundliggende strukturer gennemgår under skiftende konjunkturer i perioden frem til omkring år 1900.

På grundlag af denne kortlægning beskæftiger *kapitel 4* sig med, hvilke ideologibæren-

de *livsformer* der er involveret på arbejdssiden og på finansieringssiden i den sammensatte produktionsmådevariant, som vore redere gjorde karriere indenfor og endte i toppen af.

Kildemæssigt bygger både *kapitel 3* og *4* i vid udstrækning på arkivalisk materiale af såvel offentlig som privat proveniens, hvoraf en del ikke tidligere eller kun i ringe omfang har været udnyttet. Dette gælder bla. en række sømandserindringer og -dagbøger, der giver indblik i den enkeltes tanker og færden, samt en næsten ubrudt serie af skibslister, der her for første gang udnyttes i en detaljeret rekonstruktion af omstillingen fra træ og sejl til jern og damp i åbenråflåden.

I bogens femte og *sidste kapitel* analyseres redernes livsform med særligt henblik på at afgøre, hvilken »plads« karrieren indtager, dvs. hvordan den indgår som en meningsfuld del af deres praksis livet igennem. I forbindelse hermed løftes perspektivet igen fra individplanet til det lokale plan, nemlig fra det enkelte karriereforløb og til dettes sammenhænge med og funktioner i egnens maritimt prægede erhvervsstruktur. – Det skal tilføjes, at der i de tre sidste kapitler er lagt vægt på at vise, at begrebsapparatets rolle i analysen, snarere end at skulle give *løsningen* på problemerne, er at hjælpe med at stille relevante *spørgsmål* til kilderne.

# KAPITEL 1

## Empirisk sondering

I det foregående argumenteredes der for, at en mere tilbunds gående forståelse og forklaring af det blandt 1800-tallets åbenråredere udbredte karrieremønster forudsætter en viden om både den *økonomisk-arbejdsmæssige ramme*, forløbene foregik indenfor, og om den *levevis*, som karrieren også var en del af.

I det følgende lægger vi ud med at undersøge baggrunden for, at der allerede fandtes en søfart fra Åbenrå, som vore personer kunne gå ind i. Her anlægges et langt historisk perspektiv på egnens søfartstradition for at bestemme, hvorledes den er opstået, ligesom udviklingen frem til den aktuelle periode skildres i store træk. Siden indkredses åbenråsøfartens særlige kendetegn i forhold til andre af regionens søfartsbyers samt dens rolle i det lokale næringsliv. Endvidere ses der nærmere på søfolkene og deres rekruttering samt finansieringen af skibene, hvilket fører os videre til nogle karriererelevante træk i de pågældende menneskers levevis. Kapitlet er altså lagt an som en bred empirisk sondering.

### Åbenråegnens søfartstradition

Trods sin forholdsvis ringe størrelse markerede Åbenrå sig gennem 1800-årene som en af Slesvigs mest betydelige søfartsbyer. En sammenligning mellem Åbenrås og Flensborgs handelsflåder i 1838 viser f.eks., at de mht. skibenes antal forholdt sig som 2:5 men mht. skibenes samlede lasteevne som 2:3. Næst efter Flensborg, der havde tre gange så mange indbyggere, var Åbenrå den største søfartsby i hertugdømmet.<sup>1</sup>

Mens den flensborgske søfart i de følgende år stagnerede og gik tilbage, var åbenråflåden inde i en vældig opgangstid, som først kulminerede omkring 1880. I 1863 anslås den sam-

lede slesvigske tonnage til ca. 30.000 cl., og med sine næsten 6.000 cl. fordelt på 82 skibe tegnede Åbenrå sig for henimod en femtedel. Tonnagemæssigt var byen dermed førende i Slesvig. I kongeriget overgås den, bortset fra hovedstaden, lige netop af Svendborg (inklusive Tåsinge og Thurø), mens andre kendte søfartscentre såsom Fanø, Dragør og Marstal følger længere nede på listen.<sup>2</sup>

Denne for egnen så glansfulde epoke, hvor flere af dens redere kunne måle sig med monarkiets største, indledtes omkring 1820, da åbenråskibene engageredes i den indbringende fart på Sydamerika. Egnens søfartstradition rækker dog adskilligt længere tilbage i tiden. At der således i forvejen fandtes en lokal ekspertise på området at bygge på må betegnes som en væsentlig forudsætning for, at nogle gunstige ydre muligheder i form af et nyt marked kunne omsættes til et lokalt opsving. Lad os derfor rette opmærksomheden mod egnens søfartstradition og dens forudsætninger.

Så langt tilbage som i middelalderen findes spor af en søfart *på* Åbenrå. I 1257 omtales for første gang en skibbro i Åbenrå,<sup>3</sup> og da byen små 80 år senere opnåede købstadsstatus, skelnes der i stadsretten udtrykkeligt imellem fremmede og lokalt bosiddende skipperes rettigheder, idet de hjemlige nyder visse fortrin.<sup>4</sup> Fra 1300-tallets begyndelse er der altså tegn på, at der også blev drevet søfart *fra* Åbenrå. Den kendsgerning, at byens kirke, som er opført i 1200-årene, var viet til de søfarendes skytshelgen, Skt. Nikolaj, tyder dog på, at dette også har været tilfældet i tiden, før Åbenrå fik købstadsrettigheder.

Hvordan den tidligste søfart formede sig, kan man kun gisne om. Fra slutningen af 1500-tallet har vi imidlertid antydninger af en

søfart, der var baseret på fjordens umådeligt rige fiskeforekomster. I indledningen til Claus Møllers bykrønike fra 1635 skriver kartografen Johs. Meier, at Åbenrå ligger ved en »arm« af Østersøen, »hvor alle slags fisk som torsk, makreller, sild, flyndere, hvillinger, ål, rødspætter og andre Guds gaver bliver fanget til overflod til nytte og næring for denne bys borgere. Og selvom der for tiden ikke bliver fanget så mange fisk som for 50 og 100 år siden, så giver Gud alligevel stadig velsignelse derved, hvorimod der i nabobyerne ofte er mangel på fisk. For 50 år siden har man fanget så mange fisk, særlig torsk, at indbyggerne har kunnet nedsalte flere skibsladninger torsk, og derefter solgt dem i havnebyer som Lübeck, Rostock og Wismar, hvoraf åbenråerne har haft stor næring, fortjeneste og nytte.«<sup>5</sup>

På denne baggrund kan man antage, at åbenråsøfarten i en tidlig fase har bestået i at føre lokale overskudsprodukter såsom saltet fisk – måske også det i datiden berømte åbenråske Kükelhaen-øl – til afsætning i andre østersøbyer; herfra har man så kunnet hjemføre de importvarer, der var behov for på åbenråegnen, først og fremmest salt og klæde.<sup>6</sup> Denne form for søfart, der har klare paralleller i bl.a. samtidens Marstal og i den tidlige fanøsøfart omkring midten af 1700-tallet,<sup>7</sup> er altså baseret på *hjembyens handel* med omverdenen. Byens beliggenhed, størrelse, erhvervsstruktur og opland samt de lokale naturgeografiske forhold er derfor helt centrale vilkår for dens søfart.

På åbenråegnen finder man på den ene side en række naturlige betingelser for en grundlæggelse af maritime erhvervstraditioner. I kraft af fjordens rige fiskeforekomster var beboerne tidligt orienteret mod havet – staden har siden 1421 ført tre fisk i sit segl – og Fiskergade anses da også for at være byens ældste. Tømmer til at bygge skibe af fandtes i de store skove, der omgav Åbenrå mod nord, vest og syd. Mod øst ligger fjorden, der på flere måder udmærker sig blandt de øvrige på

den sønderjyske østkyst. Med sine op til 38 meter er den dybest af alle, og den fryser sjældent til. På grund af sin rigelige bredde er den let at besejle, også med store sejlskibe, hvis manøvrering kræver megen plads. Endelig er der dybt vand næsten helt ind til byen. Det er derfor muligt at ankre op tæt under land, hvor skovene, der kranser de ca. 70 meter høje bakker, som omgiver byen på tre sider, yder læ imod de fremherskende vinde.

Andre faktorer satte dog grænser for, hvad søfarten kunne udvikle sig til, så længe den udelukkende var baseret på lokalområdets vareudveksling med omverdenen.

For det første var Åbenrå ikke nogen stor bydannelse. Omkring år 1500 havde den kun ca. 600 indbyggere fordelt på 108 husstande.<sup>8</sup> Der har derfor næppe været en større overskudsproduktion at udføre, og importbehovet har været tilsvarende beskedent. For det andet har Åbenrå, sammenlignet med landsdelens øvrige købstæder, kun tiltrukket sig en beskedent oplandshandel. Afsides beliggende i forhold til de gamle handelsveje, der fulgte den jyske højderyg lidt længere inde i landet, og omgivet af de høje bakker, der ifølge magister Dyssel<sup>9</sup> endnu i 1760'erne skabte alvorlige problemer for den kørende trafik, var Åbenrå vanskeligt tilgængelig fra landsiden. Sammen med Flensborgs stilling som regionens handelscentrum virkede disse forhold stærkt begrænsende på byens opland, som stort set kun omfattede halvøen Løjt mod nordøst.<sup>10</sup> De traditionelle, privilegerede købstadserhverv, handel og håndværk, havde dermed ringe betingelser i Åbenrå og kunne ikke danne grundlag for søfart i større stil.

### *Specialisering på fragtfart*

Var Åbenrås egenhandel ubetydelig, så benyttes byen dog som transithavn af andre. Helt tilbage i 1257 blev munkene i Løgum kloster af Kristoffer 1. tilstået toldfrihed, når de med deres fartøjer anløb skibbroen, ligesom tønnderborgerne fra gammel tid havde fri ind- og

udskibningsret i Åbenrå.<sup>11</sup> Sidstnævnte friheder faldt efterhånden åbenråerne for brystet, og det kom til en retsproces mellem Åbenrå og Tønder. Sagen ankedes til hertugen på Gottorp, som i 1620 fik striden bilagt, »således at Tønder fortsat kunne benytte Åbenrå havn mod at betale de sædvanlige told- og bropenge og mod i første række at *unde åbenråskipperne al den fragtfart, disse kunde overkomme at besørge*.«<sup>12</sup>

Med dette indgreb fra øvrighedens side skabtes grundlag for en specialisering, der førte til, at åbenråerne efterhånden udelukkende sejlede i trampfart mellem *fremmede havne*;<sup>13</sup> dels drejede det sig om egentlig fragtfart for fremmede ladningsejere, og dels sejlede med varer eller hele ladninger, som man selv opkøbte og solgte i forskellige havne. Herefter dikteredes åbenråflådens størrelse og sammensætning ikke længere af hjembyens beskudne transportbehov, men kunne tilpasses mulighederne på fremmede og langt større markeder. Resultatet er, at der tidligt udvikles en flåde, der udmærker sig ved en relativt stor, samlet tonnage og gennemsnitligt meget store skibe. – Det kan tilføjes, at man på Fanø i slutningen af 1700-årene kan iagttage en lignende ændring i søfartens grundlag, mens marstallerne allerede i 1680'erne indledte en gradvis frigørelse fra det helt snævre hjemmemarked.<sup>14</sup>

### *Sejladsmønstre og flådens udvikling*

Traditionen for trampfart rækker altså langt tilbage i åbenråsøfartens historie. Gennem tiden har man opereret på forskellige markeder, og flådens størrelse har været svingende.

Fra gammel tid er der foregået en livlig udveksling af fødevarer mod træ, kalk og tjære mellem Sønderjylland og Gotland. I 1500-årene dominerede flensborgskibene i denne fart, men senere kom bl.a. også Åbenrå ind i billedet: »efter Gotlands adskillelse fra Danmark i 1645 havde Sønderborg og Åbenrå en tredie-

del af gotlandsfarten, og i 1660 havde de en sjettedel af den.«<sup>15</sup>

»I årene op mod 1700 begyndte åbenråskipperne imidlertid også at søge til fjernere egne. Den 23-3 1692 sejlede således Hinrich Frellesen afsted med kurs mod Rusland ... Først den 25-10 samme år vendte Hinrich Frellesen tilbage. Sidste havn, han havde været i, var Flensborg. Som så ofte senere har han altså været befragtet af flensborgkøbmænd. Åbenråskipperne har vel i det hele taget begyndt deres langfarter som fragtfarere for flensborgkøbmænd«, mener historikeren H.V. Gregersen.<sup>16</sup>

At søfarten tidligt blev byens bærende erhverv fremgår bl.a. af en indberetning fra 1735, hvori det hedder, at den »så at sige er byens sjæl.« »Handelen i byen er ringe, fordi Flensborg drager produkterne til sig.« »De færreste skibe bruges og befragtes af byens egne borgere, hvorfor de fleste af dem må søge deres befragtning udenfor landet. De største skibe befragtes dels af det islandske kompagni i København, dels går de om foråret til Narva (i Rusland) og indtager der en ladning tømmer, hvormed de sejler til Irland og istedet fører engelsk salt, kul og slibestene med tilbage. De mellemstore fartøjer befragtes dels fra københavnske købmænd til fart på Finmarken, dels af svenske købmænd med byggematerialer til København, Flensborg og Lübeck. De små fartøjer sejler dels med byggematerialer for svenske købmænd, dels med kalk på Königsberg, Danzig, København og Danmark.«<sup>17</sup>

Omkring 1750 træffes de første åbenråskibe i fart på Middelhavet, men hovedparten holdt sig dog fortsat til den mere hjemlige nord- og østersøsejlad. Endnu søgtes om muligt hvert år vinterhavn hjemme i Åbenrå, hvorfra man om foråret enten i ballast eller med en ladning hjembragt det foregående år sejlede til en havn i østersøområdet. Herfra gik rejsen til England med de såkaldte »naval stores«, dvs. træ, tjære og hamp, og fra Eng-

land vendte man tilbage med salt, bly og tobak, som enten afsattes i østersøbyerne samme efterår eller på den første rejse næste år. En anden mulighed for fast trekantsejlad bestod i, at man om foråret gik i ballast fra Åbenrå til Norge, førte en ladning træ herfra til England og returnerede til østersøområdet med de nævnte engelske eksportartikler.<sup>18</sup>

Senest her omkring midten af 1700-tallet lader det altså til, at åbenråerne er begyndt at kombinere den egentlige fragtfart med køb og salg af varer for egen regning i fremmede havne.

Nogenlunde samtidig, i 1748, nåede den samlede åbenråflåde et foreløbigt toppunkt med en samlet tonnage på 4.332 cl. fordelt på 115 skibe, men så vendte udviklingen. I de følgende år reduceredes tonnagen til det halve, før den omkring 1770 stabiliserede sig på

ca. 2.000 cl. – et niveau, som den holdt nogenlunde uændret indtil 1807. Baggrunden for dette tilbageslag var en skærpelse af handelsrestriktionerne i både England og Sverige, åbenråernes vigtigste markeder, som på klassisk merkantilistisk vis søgte at fremme deres egen skibsfart ved at udelukke fremmede. Man måtte derfor se sig om efter andre græsgange, og netop i denne periode synes sejladsen på Middelhavet, under beskyttelse af danske orlogsskibe, i større stil at være taget op af åbenråerne, ja, enkelte gik endog over Atlanten til kolonierne i Vestindien.<sup>19</sup>

I takt med at aktionsområdet på denne måde udvidedes til mildere himmelstrøg, blev det mere almindeligt, at skibene i årevis var borte fra hjemstavnen, til stadighed i farten mellem fremmede havne.



Langt op i tiden voldte bakkerne omkring Åbenrå problemer for den kørende trafik og gjorde byen uegnet som transithavn for omegnens beboere. Som hjemsted for en flåde i international trampfart var beliggenheden nær en af skibsfartens hovedfærdselsåre i 1700-tallet derimod ganske fordelagtig. Som det fremgår af illustrationerne her – Jes Jessens Åbenrå-prospekt (1803) og Videnskabernes Selskabs kort (1783) – havde man desuden en glimrende naturhavn i bunden af fjorden samt rigeligt med skibstømmer i omegnens skove.



Dén »florissante« periode for skibsfarten, som regeringens neutralitetspolitik under krigen mellem tidens førende søfartsnationer dannede grundlag for andre steder, afspejles altså kun som en standsning i tilbagegangen for den åbenråske flåde. Derimod delte denne skæbne med det meste af monarkiets handelsflåde under den skæbnesvangre krig mod England fra 1807 til 1814. Af byens samlede flåde på 40 skibe med tilsammen 2368,5 cl. opbragte fjenden allerede i krigens første år 11 på ialt 789,5 cl. Også i de følgende år mistedes mange skibe på den konto, andre blev solgt, og i

1815 havde Åbenrå kun 25 skibe med en samlet drægtighed af 1216 cl. tilbage.<sup>20</sup>

For landet som helhed tegnede efterkrigstiden sig som en skarp kontrast til den glimrende periode før 1807. Statsbankerotten i 1813, tabet af Norge, englændernes ran af orlogsflåden samt en halvering af handelsflåden var ikke det bedste udgangspunkt for genopbygningen, der yderligere hæmmedes af en langvarig landbrugskrise. Nok vidner handelsflådestatistikken – i hvert fald for hovedstaden og de kongerigske provinser – om fremgang umiddelbart efter krigen, men den afløstes af



et endnu stærkere fald i tonnagen gennem de følgende år, indtil bunden var nået i 1825.<sup>21</sup>

I Åbenrå formede udviklingen sig atter nærmest modsat. Her var ingen fremgang i de første år efter krigen, tværtimod, men det kom der til gengæld, netop som tilbageslaget satte ind andre steder. Senest havde adskillige åbenråere under den florissante periode sejlet for handelshusene i København,<sup>22</sup> der dengang var et vigtigt knudepunkt i den nordeuropæiske vareudveksling med resten af verden. Nu mistede hovedstaden denne nøglestilling, men erfaringerne fra deltagelse i international skibsfart gennem adskillige generationer havde åbenråerne jo stadig i behold. Spørgsmålet var igen, om man kunne finde nye markeder at operere på.

Det fandt man til dels i Hamborg, hvis handelshuse fra omkring 1820 overtog en væsentlig del af vareudvekslingen mellem Europa og de tidligere spanske og portugisiske kolonier i Latinamerika, efterhånden som disse opnåede deres selvstændighed. Hermed skabtes grundlag for en blomstrende transatlantisk fragtfart, som i stadigt stigende omfang gav beskæftigelse til åbenråerne, der ad denne kanal tillige vandt fodfæste i handelen mellem de sydamerikanske havnebyer.<sup>23</sup> Forbindelsen med disse nye markeder bidrog i væsentlig grad til genopbygningen af den åbenråske flåde, hvis samlede tonnage i 1825 igen nåede niveauet fra 1807, og som i 1831 omfattede 3518,5 cl. eller tre gange så meget som i det første år efter krigen.<sup>24</sup>

I begyndelsen var Brasilien åbenråernes almindeligste destination, når rejsen gik til Sydamerika.<sup>25</sup> Fra denne periode beretter en af byens kaptajner, at han under sit første besøg i Rio de Janeiro blev spurgt, »om Danmark lå i Åbenrå, eller om vi var naboer.«<sup>26</sup> Senere blev det mere almindeligt at fortsætte rejsen rundt om Kap Horn. »Hvilken betydning denne fart har for vort land, kan skjønnes deraf, at der i dette øieblik befinde sig henimod 40 skibe herfra byen deels på den ame-

rikanske vestkyst, deels underveis derhen«, melder lokalavisen Freia i sommeren 1851.<sup>27</sup>

Mens åbenråerne altså i årtierne op til omkring 1850 specialiserede sig i sydamerikafarten, så mistede denne gradvist sin betydning igen i løbet af det følgende tiår. Allerede i 1852 var antallet af anløb dér nede på 29, mens 7 skibe gik til kinesiske og 12 til andre oversøiske havne.<sup>28</sup> I 1859 var billedet helt vendt, idet kun 9 skibe fra byen anløb havne i Sydamerika, mens 38 gik til kinesiske og 24 til andre oversøiske destinationer.<sup>29</sup>

»Åbenråere og gråspurve træffer man overalt i verden« lyder en gammel, lokal talemåde.<sup>30</sup> Selvom spredningen nok blev større, var der dog som antydning også fremover tendenser til en specialisering på bestemte farter. »Fra den tid foretrak de åbenråske skibe farten fra Europa til Kina, men frem for alt den kinesiske kystfart. Antallet af de der sejlene (åbenrå)skibe øgedes år for år, så at man somme tider kunne træffe et helt dusin i Hongkong havn. Ved århundredets slutning kom hertil endnu de åbenråske dampere, tilhørende M. Jepsens rhederi (der førte tre makreller i rederriflaget), så Åbenrås våben, de »three pieces-fish«, var godt kendt på Kysten. Der gaves ved Kysten ingen kineser, som ikke kendte denne betegnelse eller flaget, og hvis ikke på pidgin engelsk, så dog på kinesisk: »sam go yü«, fortæller Hans Schlaikier, der dengang selv sejlede som kaptajn derude.<sup>31</sup>

#### *Åbenråsfarten og -flåden i regionalt perspektiv*

For at sætte åbenråflåden i relief sammenlignes den i det følgende med nabobyernes handelsflåder. Først nogle tal, der belyser udviklingen og det indbyrdes »styrkeforhold« omkring midten af sejskibsfartens storhedstid (se tabellen på modstående side):<sup>32</sup> Trods sit relativt ringe befolkningsgrundlag – i 1860 havde Flensborg 19.682 indbyggere, Haderslev 8.012, Åbenrå 5.133 og Sønderborg 3.894<sup>33</sup> – blev Åbenrå altså i denne periode

Slesvigs tonnagemæssigt set betydeligste søfartsby.

	1851	1857	1863
<i>Flensborg</i>			
samlet tonnage i cl.	5958,25	5559	4902
antal skibe ialt	137	116	114
heraf over 100 cl.	20	17	14
<i>Sønderborg</i>			
samlet tonnage i cl.	1495,5	1978	2728,5
antal skibe ialt	79	92	96
heraf over 100 cl.	3	6	8
<i>Haderslev</i>			
samlet tonnage i cl.	958,5	1350,25	1108,25
antal skibe ialt	58	75	74
heraf over 100 cl.	0	2	1
<i>Åbenrå</i>			
samlet tonnage i cl.	5398,5	5154,25	5874,25
antal skibe ialt	90	79	82
heraf over 100 cl.	19	20	26

Ser man på byerne hver for sig, fremgår det, at *Flensborgs* handelsflåde er i tilbagegang; ja, i virkeligheden er den reduceret med ca. to trediedele i forhold til 1806.<sup>34</sup> Det er nærliggende at forbinde nedgangen i den flensborgske sejlskibsflåde med en begyndende overgang til dampskibe i denne regionens betydeligste købstad, men faktisk var hertugdømmets samlede dampskibstonnage endnu forsvindende lille, nemlig 360,75 cl. i 1863.<sup>35</sup> Udviklingen må istedet ses på den baggrund, at Flensborgs søfart var nært forbundet med byens handel; de fleste af rederne var købmænd, der ejede skibe med det formål at få transporteret egne handelsvarer til og fra byen.<sup>36</sup> En sådan købmændsreven søfart er sårbar, for hvis byens handel svigter, så fjernes også grundlaget for søfarten. Og det var netop det, der skete for Flensborg, der omkring midten af århundredet mistede sin position som monarkiets næststørste handelsby.<sup>37</sup>

I *Haderslev*, der befolkningsmæssigt var Slesvigs tredjestørste by i 1860, overraskes man umiddelbart over at finde så relativt beskeden en flåde. Det må imidlertid hænge sammen med, at beliggenheden i bunden af en

snæver og lavvandet fjord har gjort det vanskeligt for byens købmænd at drive søhandel. At man i Haderslev heller ikke gjorde sig gældende i den oversøiske fragtfart fremgår af, at byen næsten ingen større, oceangående skibe har.

Af sådanne fandtes der et voksende antal i *Sønderborg*, som da også i beskedent omfang var repræsenteret i Sydamerika- og Kinafarten.<sup>38</sup> Heller ikke her var 1800-tallets første halvdel dog nogen glansperiode, for i 1806 rådede byen nemlig over en næsten dobbelt så stor tonnage som i 1851.<sup>39</sup>

Sammenligner man Flensborg, Sønderborg og Åbenrå, er det kun den åbenråske handelsflåde, der udviser nævneværdig fremgang i forhold til situationen før Englandskrigen i begyndelsen af århundredet, men her er der også tale om en fordobling af såvel skibenes antal som af den samlede drægtighed. I øvrigt er det nu ikke ved skibenes antal, at Åbenrå markerer sig i den henseende, for her ligger både Sønderborg og Flensborg noget højere i 1863, og selv Haderslev er godt med. Åbenrås *særpræg* – ikke blot regionalt men også i forhold til monarkiet som helhed<sup>40</sup> – består i, at skibene gennemgående er meget, meget store. I 1863 havde Åbenrå flere skibe på 100 cl. og derover end de tre øvrige byer tilsammen, og mens skibenes gennemsnitlige drægtighed i Flensborg, Sønderborg og Haderslev var henholdsvis 43, 28,5 og 15 cl., så lå den i Åbenrå på 71,5 cl. – I hertugdømmet som helhed fandtes i 1860 8 skibe på 200 cl. og derover med en samlet tonnage af 2541,5 cl; heraf tegnede Åbenrå sig alene for de 6 på tilsammen 1934,5 cl.<sup>41</sup> Selvfølgelig trækker disse ekstraordinært store skibe gennemsnittet opad, men tages de ud af regnestykket, ligger Åbenrå stadig klart i spidsen med knap 52 cl. og dermed langt over det slesvigske gennemsnit på 20 cl.<sup>42</sup>

For Åbenrås vedkommende fortsatte fremgangen i de følgende år, indtil toppunktet nåedes i 1879 med 7.156 cl. fordelt på 43 store

sejlskibe,<sup>43</sup> men derpå gik det meget hastigt tilbage. »Endnu i 1885 havde byens sejlskibsflåde større lasteevne end i 1864, men på det tidspunkt var de konkurrerende byer, især Flensborg, igang med at opbygge en dampskibsflåde. For sent blev man i Åbenrå ... klar over, at sejlskibenes tid var forbi. Nedgangen kom med rivende hast, og i begyndelsen af 1890'erne måtte de sidste store sejlskibe afhændes.«<sup>44</sup>

Efter at åbenråerne i løbet af 1600-tallet havde specialiseret sig i trampfart, var man ikke længere bundet til det relativt beskedne hjemmemarked. Såvel byens samlede flåde som dens sammensætning kunne dermed udvikles og tilpasses mulighederne på fremmede og langt større markeder, hvor ens »overlevelse« til gengæld afhang af, om man formåede at stå sig i den mere eller mindre fri konkurrence. Det var denne evne, der i vidt omfang svigtede omkring 1880, hvor Michael Jebsen som den eneste af de lokale redere i tide nåede at »sadle om« fra de træbyggede sejlskibe til jerndampere, mens de øvrige blev overhalet af udviklingen.

Ser vi bort fra dette mørke kapitel i egnens historie, så havde åbenråerne dog gennem adskillige generationer klaret sig inden for den internationale skibsfart, i perioden 1820-80 endog med stor succes. I den aktuelle sammenhæng er det navnlig relevant at se på 1800-årenes glansperiode, fordi den tidsmæssigt falder sammen med stort set alle de rederkarrierer, der skitseredes i indledningen. Blandt forudsætningerne for disse er ovenfor opregnet de forskellige markeder, man opererede på gennem tiden, samt at det lokale miljø i kraft af traditionen for trampfart dels havde erfaringer med at udnytte sådanne skiftende muligheder og dels var tvunget til at gøre det.

For at antyde åbenråernes entreprenørånd i så henseende kan nævnes, at de allerede i 1765 forsøgte sig inden for vestindiefarten; tidligere havde kun 3 skibe fra hertugdømmet besøgt de danske kolonier hinsides Atlanten.<sup>45</sup>

Senere markerede man sig som omtalt stærkt i sydamerikafarten, hvor åbenråbriggen Perlen, ført af Hans Detlef Bruhn, som det første danske handelsskib rundede Kap Horn i 1824 og anløb den sydamerikanske vestkyst. Endelig kunne man som et af de første sønderjyske skibe i Østasien i 1841 træffe åbenråfuldskibet Columbus i Batavia.<sup>46</sup>

Omend åbenråerne således i flere tilfælde var med fremme i frontlinjen og søgte at opdyrke nye markeder, var de jo i det lange løb ikke ene om budet; og da det i glansperioden i vidt omfang var de store handelscentre, åbenråerne opererede på – Hamborg, Amsterdam, London, Rio de Janeiro, Hongkong og Calcutta for blot at nævne nogle få – var det i realiteten intet mindre end den internationale skibsfartselite, de skulle konkurrere imod.

Spørgsmålet er nu, hvad der i grunden satte åbenråerne i stand til således at begå sig på internationalt topplan.

Den vel nok bedste kender af Åbenrås historie i 1800-tallet, Gottlieb Japsen, peger på, at to ting var karakteristiske for åbenråflåden: »For det første besætningernes høje kvalitet ... For det andet skibenes fremragende egenskaber.«<sup>47</sup>

Disse to træk belyses nærmere i det følgende. Hvad det første angår, skal vi bl.a. se nærmere på, hvor besætningsmedlemmerne stammede fra, men også arbejdsdelingen ombord og søfolkenes lønforhold vil blive inddraget, fordi disse forhold må være af vital betydning for forståelsen af karriereforløbene.

## Omkring skibenes besætninger

Som fremgået har åbenråflådens størrelse gennem tiden været ganske svingende. Selvfølgelig har derfor også det samlede antal besætningsmedlemmer varieret, hvilket ses af følgende oversigt:<sup>48</sup>

1740	1775	1801	1815	1825	1835	1841	1879
(450)	427	367	192	375	454	564	(491)

Hvorfra rekrutteredes nu dette anseelige antal søfolk til skibene?

De eksisterende kilder tillader ikke et dækkende svar, men alt tyder på, at der gennem størstedelen af perioden i vidt omfang har været tale om *lokale* folk. Stikprøver, der omfatter godt halvdelen af byens skibe, viser, at i årene 1779, 1795 og 1805 var henholdsvis 57%, 60% og 75% af besætningsmedlemmerne født i Åbenrå by eller amt.<sup>49</sup> Medregnes tillige de søfolk, der var født i naboamtet, Haderslev amt, når vi op på 75%, 67% og 90%.<sup>50</sup> Når hertil lægges, at adskillige andetsteds fødte søfolk var bosiddende i Åbenrå,<sup>51</sup> fremgår det, at langt størstedelen af besætningsmedlemmerne omkring år 1800 kunne rekrutteres lokalt.

For selve 1800-tallet er vi som følge af svigtende kilder afskåret fra at opstille et lignende regnestykke.<sup>52</sup> Ad omveje er det dog muligt at nå frem til et pålideligt skøn over, hvor stor en del af skibenes besætningsmedlemmer, der var lokale folk. Først kan det på grundlag af folketællingerne fastslås, hvor mange søfolk der i 1800-årenes første halvdel var bosatte i Åbenrå og på Løjt:<sup>53</sup>

	1803	1835	1845
Åbenrå købstad og landsogn	159	163	154
Løjt sogn	161	204	235

Som tallene viser, var antallet af søfolk med bopæl i Åbenrå ret stabilt i denne periode, mens det på Løjt fortsat er stigende. Man må formode, at det store flertal af disse lokale sømænd også har sejlet med lokale skibe; i 1838 oplyses i hvert fald, at af ialt 59 indrullerede (dvs. værnepligtige) søfolk fra Åbenrå, er kun 14 forhyret med fremmede skibe, fortrinsvis hamborgske.<sup>54</sup> Sammenholdt med antallet af besætningsmedlemmer bliver resultatet altså, at vel kunne åbenråflåden i 1800-årene ikke i fuldt omfang bemannes med egnens egne søfolk, men det er realistisk at anslå disses andel til mindst 50%.

Der er i grunden intet overraskende i, at mandskaberne i stort omfang er lokalt rekrut-

teret, så længe sejlads mønsteret former sig sådan, at skibene hvert år søger vinterhavn hjemme. Folkene kan da afmønstres, når skibet efter årets sidste rejse er lagt op, og til foråret kan man snart få samlet sin besætning igen eller hyre andre lokale folk, rigge til og komme hurtigt afsted. Men netop i begyndelsen af århundredet sker der jo en omlægning af sejlads mønsteret, idet man i stigende grad og efterhånden udelukkende er beskæftiget i øversøisk fart, hvorfor der ofte går adskillige år, uden at skibene kommer hjem til Åbenrå. I takt hermed bliver det tilsyneladende også mere almindeligt at ansætte udenlandske søfolk, hvilket sjældent forekom i 1700-årene,<sup>55</sup> men det er bemærkelsesværdigt, at besætningerne trods alt fortsat domineres af lokale folk.<sup>56</sup>

At kaptajnerne og rederne synes at have foretrukket egnens søfolk, ses der flere tegn på. Hjem kom skibene jo sjældent eller aldrig, men anløb man f.eks. Hamborg, Liverpool eller en anden havn i »nærheden«, sendtes i mange tilfælde friske folk hjemmefra som erstatning for de, der afmønstrede.<sup>57</sup> Udelukkes kan det ikke, at åbenråegnens søfolk – hvad Japsen antyder, men ikke dokumenterer<sup>58</sup> – var særligt dygtige og derfor blev foretrukket; hans påstand om, at de overvejende kom fra familier, hvis medlemmer gennem århundreder havde været søfolk, må i hvert fald delvist stå til troende. Under alle omstændigheder har det lettet samarbejdet ombord, at så stor en del af besætningen talte samme sprog – »Kommandosproget var pladdansk«<sup>59</sup> – og at de fleste har kendt hinanden i forvejen.

#### *Hierarkiet ombord*

Driften af et sejlskib i den størrelse, der i den her omhandlede periode var gængs i åbenråflåden, fordrer et stort antal mennesker. Man må huske, at når skibet er i søen, arbejdes der hver dag og døgnet rundt, og at det i langfarten kan være afskåret fra omverdenen i månedsvis af gangen. Der må altså være tilstrækkeligt

med folk til, at den enkelte ind i mellem kan afløses fra sine opgaver for at få tid til at sove, spise osv. Besætningen var derfor dengang som nu delt i to hold, styrbords og bagbords vagt, som under normale omstændigheder afløste hinanden efter en fast døgnrytme. Dog krævede visse manøvrer som f.eks. vending af skibet alle mand i sving, eventuelt også kokken, der ellers ikke deltog i vagten.<sup>60</sup>

Besætningsmedlemmernes antal afhang ikke blot af skibets størrelse og fart men også af, hvilken type rigning det var udstyret med. Således kunne de skonnertriggede skibe gennemgående klare sig med relativt mindre besætninger, fordi sejlene her i vidt omfang kan betjenes fra dækket, mens man på en råsejler (fregat, bark, brig) må sende folk til vejrs, hver gang et sejl skal sættes, rebes eller bjerges. I Åbenrå slog skonnertrigningen dog kun i beskedent omfang an blandt de skibe, der gik i langfart. I 1860 finder man bare 5 skonnerter i den samlede flåde, og med en drægtighed på mellem 36 og 48,5 cl. har de næppe i større stil besejlet oversøiske havne. Langfarten domineredes af de større skibe, der fordeler sig således: 10 fregatter, 8 barker, 8 brigger og 3 skonnertribriger.<sup>61</sup>

At dømme efter 1850'ernes forhyringskontrakter har disse skibe haft 15-25 mand ombord, kaptajnen medregnet. Hvorledes var nu denne store arbejdsstyrke organiseret?

Ovenfor er nævnt, at besætningsmedlemmerne var fordelt på to vagter, som på skift tog sig af opgaverne i forbindelse med skibets fremdrift. Hertil kommer, at de ombordværende var organiseret i et hierarki med en eller flere mand på hvert trin. Til hvert af disse trin (skibsdreng, jungmand, letmatros osv.) svarede nogle bestemte arbejdsopgaver og dermed også en række veldefinerede krav om, hvilke faglige kvalifikationer en sømand af den pågældende rang måtte besidde for at kunne udfylde sin plads i den samlede arbejdsdeling ombord.

Generelt kan man sige, at jo højere en stilling man havde ombord, desto bredere var feltet af opgaver, man måtte kunne bestride. Nederst finder vi skibsdrengen, der ved påmønstringen strengt taget ikke kunne forventes at have særlige forkundskaber, men som for at *avancere* til næste trin på rangstigen måtte tilegne sig de færdigheder, der krævedes af en jungmand. Hvorledes selve forfremmelsen kunne foregå, beskriver den senere kaptajn Hans M. Krag fra Løjt, der 17 år gammel stod til søs som skibsdreng med åbenråfregatten Jørgen Bruhn i 1862: »Efter to måneder på søen kaldte kaptajnen mig en dag bag ud. »Hans«, sagde han, »kan du, hvis jeg viser dig hvordan du skal gøre det, bringe krydsrøjlråen ovenfra ned på dækket?« Med det samme gik jeg op, for jeg havde jo prøvet det før(;) han



Anna Marie Fischer, f. Offersen (1846-1888) var blot en af de mange åbenråske kaptajnhustruer, der tilbragte de første år af ægteskabet til søs. Hun ses her – i hvid helsilkekjole – sammen med sin mand, kapt. C. C. Fischer (1844-1933), ved brylluppet i Shanghai 1872.

kommanderede, og jeg løste linerne og bragte råen lykkeligt ned på dækket. Derpå blev jeg forfremmet til jungmand.«<sup>62</sup>

Til og med matros kunne man avancere udelukkende på grundlag af de færdigheder, man med tiden lærte sig gennem deltagelse i det daglige arbejde ombord. Af en matros fordredes bl.a., at han kunne gå til vejrs og alene fastgøre et mellemstort bramsejl.<sup>63</sup> Disse overvejende *praktiske* færdigheder var nødvendige, men ikke tilstrækkelige, hvis man skulle avancere videre op i hierarkiet. For at bestride posten som styrmand og senere kaptajn, måtte man yderligere tilegne sig bl.a. de *teoretiske* kundskaber, som navigeringen af skibet forudsatte. Også disse kunne vel erhverves ombord, ved at man undervistes af en overordnet, men almindeligvis gik man dog i land for gennem nogle måneder at gå på navigationsskole, oftest i Åbenrå eller på Løjt, før man aflagde navigationseksamen. Denne blev først gjort obligatorisk ved lov i 1837, men krævedes dog allerede fra 1707, hvis man sejlede fra København,<sup>64</sup> og der kendes ingen eksempler på åbenråstyrmand, som ikke var eksamineret. En egentlig skibsførereksamen indførtes først senere i 1800-tallet.

Hvad angår besætningsmedlemmernes kvalifikationer, er der altså tale om en spredning, der spænder lige fra den helt ubefarne skibsdreng og til kaptajnen, som i princippet må være kyndig indenfor ethvert tænkeligt arbejdsfelt i forbindelse med driften. – Den enkelte sømands *karriere* former sig netop som en sådan løbende tilegnelse af kvalifikationer.

Hierarkiet ombord afspejledes bl.a. i den løn, som hver enkelt ombord fik udbetalt. Den gennemsnitlige månedsgage for de forskellige rangtrin på de store fregatskibe lå i 1850'erne omtrent således:<sup>65</sup>

1. styrmand . . . . .	40	rdl.
2. styrmand . . . . .	25	-
tømmermand . . . . .	30	-
kok . . . . .	12-25	-

matros . . . . .	20	-
letmatros . . . . .	15	-
jungmand . . . . .	12	-
skibsdreng . . . . .	6	-

På de mindre skibe var hyren i reglen lidt lavere.

Kaptajnen fik ligesom de øvrige en fast månedsgage, som ikke synes at have ligget meget højere end l. styrmandens, men dertil kom 2-5% af de fragtpenge, som skibet indtjente.<sup>66</sup> Dette tillæg, »kaplaken«, betalte ladningsejeren efter gammel skik, for at kaptajnen skulle værne hans gods. I øvrigt var kaptajnen ikke blot øverstbefalende under sejladsen; ofte havde han desuden til opgave at skaffe skibet ladninger at sejle med, hvis ikke dette var besørget af den korresponderende reder hjemme. Kaptajnen var altså også en slags »sejlende købmand«, og udbyttet til rederne kunne derfor i høj grad bero på, om han forstod at skaffe lønnende fragter samt købe og sælge ladninger med fortjeneste.

Hierarkiseringen af de ombordværende går imidlertid ikke blot på deres individuelle faglige standard og deres gage. Grundlæggende drejer den sig om, hvem der har *kommando* over hvem.

Formelt var der ikke tale om, at matroserne kunne bestemme over letmatroserne, som igen styrede jungmændene osv., omend der ér eksempler på, at en sådan hakkeorden har præget visse sider af det daglige liv ombord i skibene. Det formelle magtforhold drejer sig som allerede antydnet om kaptajnens suveræne autoritet overfor resten af besætningen: »den røde tråd, der går gennem lovene om skipperens retslige stilling, (har) altid været den at give skipperen en udstrakt myndighed over for rederne og navnlig over for skibsmandskabet.«<sup>67</sup> Kaptajnen »skal som ansat af rederne varetage skibets interesser, og samtidig skal han bevogte godset for ladningsejeren. Han er dernæst den, der kommer i forhold til mandskabet, forsikrere, bjærgere, ladningsmodtagere, offentlige myndigheder, og skal i denne

egenskab kunne aflægge regnskab for alt, hvad der foregår under rejsen ... Han er derfor *eneherre*, og selvom andre synes at udøve en selvstændig virksomhed ombord, f.eks. styrmanden ..., arbejder de dog stedse under skipperens tilsyn og på dennes ansvar.« – Kort sagt må kaptajnen ikke blot have den faglige ekspertise, som er nødvendig for at kunne lede og fordele arbejdet, han er også udstyret med en lovfæstet myndighed hertil.

Dette klart definerede magtforhold må vel delvist ses i lyset af de særlige naturvilkår, driften foregik under. I mange tilfælde kunne liv eller død være afhængig af, om hvert besætningsmedlem mestrede de opgaver, der hørte til hans stilling, men kaptajnen var den centrale figur. Det var ham, der i vanskelige situationer skulle afgøre, hvilke forholdsregler der måtte træffes, og dermed hvilke opgaver mandskabet skulle udføre. Kommandostrukturen måtte imidlertid være *entydig*, da han må have sikkerhed for, at enhver delordre i hans »helhedsløsning« bliver udført.

Disciplin var derfor – i hvert fald under visse omstændigheder – en nødvendighed, og kaptajnerne gjorde i mange tilfælde flittig brug af de midler, loven udstyrede dem med, for at opretholde den. Som et eksempel fra 1830'erne kan anføres, at da sejlmageren på Jørgen Bruhns fregat *Cecrops* havde været opsætsig, lod kaptajnen (den senere skibsreder Boy Bendixen) og styrmanden ham surre fast »og uddelte ham omtrent 50 slag over ryggen, så kjødet på samme hang i laser og var brun og blå.«<sup>68</sup> Blandt de lidt senere disciplineringsmidler kan nævnes, at søfolkene, når de søgte en ny hyre, skulle forevise deres søfartsbog, hvori kaptajnerne, man før havde sejlet med, havde udtalt sig om ens duelighed og opførsel. Som hyresøgende stod man næppe stærkt, hvis bogen var fuld af negative skudsmål.

Selv om alle var i »samme båd«, var der altså forskel på den enkeltes stilling ombord. Fælles for hele besætningen var, at skibet i

lange perioder af gangen både var ens arbejdsplads og hjem; ofte gik der år imellem besøgene i hjemstavnen. Som den eneste kunne kaptajnen dog have sin hustru og eventuelt også børnene med på rejserne, hvilket bliver meget almindeligt i 1800-tallets anden halvdel.<sup>69</sup> Forskel var der også på officerernes og de meniges boligforhold ombord. Mens kaptajnen havde sin rummelige og ofte luksuriøst udstyrede kahyt omme agter, hvor også styrmandenes kamre befandt sig, så var de øvrige gerne stuvet sammen forude i et fælles lukaf, der tjente som kombineret opholds-spise- og soverum. Også ved »skafningen« blev man mindet om sin placering i hierarkiet. Herom fortæller en åbenråer, som omkring 1910 sejlede som kahytsdreng på en (ganske vist hamburgersk) bark, der havde 20 mands besætning: »Kaptajnen, 1. og 2. styrmand spiste for sig selv i salonen. Kahytsdrengen skulle bringe maden ind fra køkkenet; opvarningen skulle de dog selv sørge for. Mandskabet spiste i en slags opholdsrum, hvor der også hang køjer; de sad efter rang, først sejlmester, så tømrer, takler, så matroser, letmatroser, så dæksdrenge og til sidst kahytsdrengen. Når madskålen med det saltede kød kom ned til drengene, var den i reglen tom og de kunne nøjes med de tørre skibskiks; gjorde de vrøvl, fik de at vide, at sådan havde det altid været.«<sup>70</sup>

Kosten var i øvrigt ensformig. »Forplejningens godhed rettede sig efter kaptajnens humane anskuelser, såvel som efter 2. styrmands og kokkens ... behandling af provianten«, fortæller Schlaikier.<sup>71</sup> »Kød og flæsk i stærkt saltet tilstand, klipfisk, ærter, bønner, grubbegryn, ris og beskøjter var proviantens hovedbestanddele ... Kartofler og grøntsager kunde for det meste kun fås i europæiske havne og varede heller ikke længe. Smørret var efter nogle få ugers forløb harskt og uspiseligt, beskøjterne efter længere tids lagring ombord fulde af mider.« Som følge af især det menige mandskabs ensidige og vitaminfattige kost var skørbug en helt almindelig sygdom på længe-



re rejser. Den ytrede sig ved tab af tænder, hår og negle, men medførte også hævelser og afkræftelse. Dette skal sammenholdes med det fysisk krævende arbejde, såvel på dæk som til vejrs.

Fælles for alle var dog, at sømandslivet i datiden var forbundet med mange farer. Henning Henningsen betegner datidens søfart som det farligste erhverv overhovedet næst efter soldatervæsenet i krigstid, og Schlaikier anslår, at mindst en fjerdedel af de unge, der gik til søs i sejlskibstiden, mistede livet, inden de var fyldt 40 år.<sup>72</sup> Mange omkom ved forlis, blev dræbt eller lemlæstet ved fald fra mast og rig eller gik overbord og druknede. Mindst lige så stor var risikoen dog for at blive offer for epidemier (kolera, tyfus, gul feber osv.) i fremmede havnebyer. – På denne baggrund er det ikke så overraskende, at mange søfolk var overtroiske. Talrige »regler« og »forholdsregler« vidner herom: »Således gik intet skib til søs på en mandag og heller ikke på en fredag. Disse to dage gjaldt som afsejlingsdage som ulykkesspående.« »Spillekort måtte ikke tages med ombord og i alt fald ikke med på søen. Ved stormfuldt vejr troede man at kunde afvende den ødelæggende virkning af en særligt høj styrtesø ved en afværgende håndbevægelse. Ved flov brise eller vindstille søgte man at skaffe luftning ved at fløjte eller ved at kradse med neglene på masten.«

Særligt religiøse – i betydningen: kristne – synes søfolkene derimod ikke at have været. I hvert fald klager den åbenråske provst Paulsen i 1837 over, at han »alt for ofte har lagt mærke til, at en led religiøs indifferentisme udvikler sig hos de søfarende, som foretager lange rejser og kommer meget sammen med andre religioners tilhængere.«<sup>73</sup> Også den samtidige pastor Matthiesen giver ondt af sig: »I store kaptajner kan finde et vist lille rum på skibet, selv i den mørkeste nat, men I kan ikke finde Guds hus ved højlys dag«, skal han have sagt til Bruhnerne.<sup>74</sup>

Var søfolkene ikke flittige kirkegængere, så er der dog tegn på, at mange alligevel troede på Gud i skikkelse af en allesteds nærværende Herre, der tilrettelagde og styrede den enkeltes tilværelse. En sådan skæbnetro kommer ofte til udtryk i erindringsmaterialet, og kaptajn Eschel Krabb er dermed typisk, når han skriver, at han ofte i sit »uroelige liv har erfaret, at de fleste hovedhandling i livet ledes af en højere hånd, i hvilken vi selv blot er værktøjer.«

## Søfartens position i den lokale erhvervsstruktur

Den anden forudsætning for åbenråflådens gode renommé i 1800-tallet var jo ifølge Japsen »skibenes fremragende egenskaber.« Eftersom størstedelen i denne periode blev bygget på åbenråregnen, må deres høje standard altså ikke mindst tilskrives en lokal ekspertise indenfor dette felt. Som oplæg til behandlingen af egnens skibsbygningstradition skal vi imidlertid først søge at bestemme søfartens position og rolle i forhold til byens øvrige erhvervsliv.

### *Fra skipperby til skibsbygningscentrum*

I mange købstæder var søfarten langt ind i 1800-tallet et udpræget serviceorgan for byens øvrige erhvervsliv. Som et sådant vedhæng var den underkastet de stedlige konjunkturer, ligesom omfanget og karakteren af byens søværts handel var bestemmende for flådens størrelse og sammensætning. Baggrunden er den simple, at det i vidt omfang var byens købmænd, der ejede skibene og satte dem i fart.<sup>75</sup>

I Åbenrå derimod, hvor skipperne allerede i 1600-tallet frigjorde sig fra det lokale marked og snart fik et godt omdømme ude omkring, opnåede søfarten tidligt en langt mere central og selvstændig stilling i byens erhvervsstruktur. Allerede omkring 1710 hedder det, at størstedelen af skibene befragtes af

hamborgere, lübeckere og flensborgere, »hvis skipperne og skibsfolk ikke er så befarne som de åbenråske.«<sup>76</sup> Af en »Fortegnelse over Åbenrås indbyggere og deres erhverv, ca. 1710«<sup>77</sup> ser man da også, at ikke mindre end 38% af de 170 registrerede er søfolk, nemlig 44 skipperne, 7 styrmænd og 8 bådsmand. Til sammenligning tjener, at den næststørste erhvervskategori, skomagerne, kun talte 13 hoveder. »Byen har ingen landerier«, hedder det videre i den samtidige beskrivelse, og den »ernærer sig derfor alene gennem søfarten.«<sup>78</sup>

Springer man små halvandet hundrede år frem til 1855, hvor byens tonnage var større end nogensinde tidligere, virker det umiddelbart overraskende, at der nu kun er 7,5% af indbyggerne, der lever af søfart.<sup>79</sup> – En del af forklaringen ligger dog i, at byens samlede befolkning var vokset voldsomt i den mellemliggende tid:<sup>80</sup>

år:	1709	1769	1803	1835	1845	1845	1867
indbyg-							
gere:	(1253)	2701	2834	3788	4086	4920	6155

Trods en relativ reduktion er de søfarendes antal altså øget men slet ikke i samme tempo som de ikke-søfarendes tilvækst. – Derfor er det yderligere forvirrende at måtte konstatere, at udviklingen i befolkningstallet og i åbenråflådens samlede tonnage gennem disse 150 år følges så nøje ad, at der ikke kan være tale om tilfældige sammenfald. I 1700-årenes første halvdel vokser tonnagen fra 779 cl. i 1705 til 3.230 cl. i 1765,<sup>81</sup> og i nogenlunde samme tidsrum ca. fordobles indbyggertallet. Mellem 1770 og 1800 holder tonnagen derimod et stabilt niveau, og det samme gør befolkningstallet, som fra 1769 til 1803 kun øges med 133. Fra 1820 sætter opsvinget igang indenfor flåden, hvis samlede drægtighed fordobles i tiden frem til 1863, og i stort set samme tidsrum fordobles også indbyggertallet.

Forklaringen på dette parallelle udviklingsmønster havde givet sig selv, hvis skibene fortrinsvis havde betjent hjembyen, eller hvis antallet af søfolk var vokset i takt med indbyg-

gertallet som helhed. Men ingen af delene var jo tilfældet.

Sammenhængen bliver først klar, når man skelner mellem søfartens position i byens erhvervsliv i henholdsvis 17- og 1800-tallet. I den første periode lå søfartens betydning først og fremmest i, at den gav beskæftigelse og dermed indtægter til de søfarende, der jo udgjorde en meget stor del af byens endnu relativt ringe indbyggertal. Selvfølgelig skabte søfarten tillige omsætning for de borgere, der leverede varer og tjenester til skibene. Af sådanne næringsdrivende havde byen dog kun ganske få i 1700-tallet. Skipperne har antagelig selv i vidt omfang stået for vedligeholdelsesarbejdet i de 3-4 måneder af året, hvor man lå i vinterhavn hjemme. Af håndværkere, der direkte skulle leve af søfarten, møder man i 1710 faktisk kun 2 rebslagere, 1 sejlmager og 1 »gammel« skibsbygmester. Flådens vækst i løbet af 1700-tallets første halvdel synes kun at have medført en beskeden vækst indenfor de tilknyttede håndværksfag; i den før citerede indberetning om næringslivets tilstand i 1735 omtales skibsbyggeri overhovedet ikke, ligesom byen ingen sejlmagere havde men dog 5 rebslagere.

Går vi nu frem til midten af 1800-tallet, hvor skibene forlængst var begyndt at sejle hele året, må det konstateres, at der i den mellemliggende periode er sket et veritabelt skred i byens erhvervsstruktur. I 1855 var forholdet nemlig det, at mens der kun er ialt 368 personer, der lever af søfart (dvs. søfarende samt pårørende), så er der 487, der lever af skibsbyggeri, og yderligere 433 andre håndværkere (ligeledes med pårørende) er helt eller delvist afhængige af skibsbyggeriet.<sup>82</sup> De sidstnævnte omfatter følgende fag: sejlmagere, rebslagere, grov-, klein- og nagelsmede, drejere og snedkere. Endvidere har skibsbyggeriet og udrustningen af skibene skabt omsætning for andre fag såsom malerne, bødkerne, slagterne og bagerne, som med familier talte andre 321 personer.

Man må derfor konkludere, at søfarten til stadighed indtog en helt central plads i byens erhvervsstruktur, men at denne struktur ændres radikalt i løbet af perioden. Mens søfarten i 1700-årene var af største vigtighed, fordi den var det erhverv, der havde flest udøvere, så var forholdet fra et stykke hen i 1800-årene det, at næringslivet i vidt omfang var bygget op omkring søfarten. Man havde i udpræget grad specialiseret sig i at fremstille og levere produkter og varer til byens stadigt voksende flåde. I 1855 var der faktisk langt flere beskæftigede i disse tilknyttede eller afledte erhverv end ombord på selve skibene.

Det vil imidlertid kun være en halv sandhed at hævde, at disse fags eksplosive vækst gennem 1800-tallets første halvdel ensidigt må tilskrives åbenråflådens ekspansion. For denne var jo på sin side afhængig af skibenes evne til at stå sig i konkurrencen på de internationale markeder - en konkurrenceevne, som i høj grad beroede på, at det var produkter af en god kvalitet, der leveredes fra disse afledte virksomheder, især fra værfterne.

#### *Skibsbyggeriet på åbenråegnen*

Spor af skibs- og bådebyggeri finder man langt tilbage i Åbenrås historie. Byens brand i 1610 skal således være forårsaget af en bådebygger og hans medhjælper, der på skibbroen var beskæftiget med skibstømrerarbejde, hvortil de brugte åben ild for at holde tjæren flydende.<sup>83</sup>

Skibsbyggeri af mere permanent karakter er der belæg for omkring 1670, hvor borgmesteren, rådmændene og de deputerede borgere klagede til hertugen over, at »nogle af deres medborgere opbygger skibe og, så snart samme ere færdige, sælger dem til fremmede steder«, hvilket hævdes at skade byens egen søfart. Allerede før 1670 - der klages nemlig over, at det har stået på »en tid lang« - har man altså i byen haft tilstrækkeligt med ekspertise til at bygge skibe med salg for øje. Og få dem solgt.<sup>84</sup> Større skibe har man dog næppe mag-

tet at bygge; i hvert fald vakte det nogen opsigt i byen, da skipper Christian Frellesen i 1707 fik søsat et skib på 60 cl.<sup>85</sup>

I perioden frem til omkring 1750, hvor flåden var i stærk vækst, må der have været en vældig efterspørgsel på nybygninger, men som nævnt omtales skibsbyggeri slet ikke blandt de erhverv, der blev drevet i byen i 1735. Forbavsende nok skal der mellem 1721 og 1746 kun være bygget 19 nye skibe i Åbenrå.<sup>86</sup>

Efter at det lokale skibsbyggeri under hele denne opgangstid havde været minimalt og således uden betydning for fremgangen, etableredes i 1750 det paulsenske værft, netop som udviklingen vendte. Grundlæggeren, Jacob Paulsen (1719-64), kom fra Kappel på Angel, hvor han havde lært håndværket hos sin farfar.<sup>87</sup> Bortset fra en tid omkring 1770, hvor driften var indstillet, eksisterede dette værft gennem ca. 130 år, hvor sønner efterfulgte fædre.<sup>88</sup>

Som før omtalt har man på åbenråegnen haft gunstige betingelser for skibsbyggeri i form af de omliggende skove. Formentlig har dette dog kun haft større betydning i de ældre tider. Dels har man ikke kunnet hugge frit i de lokale skove, og dels har disse næppe kunnet dække efterspørgslen på tømmer i den store skibsbygningsperiode i 1800-tallet. Materialerne må altså i nogen udstrækning være importeret.

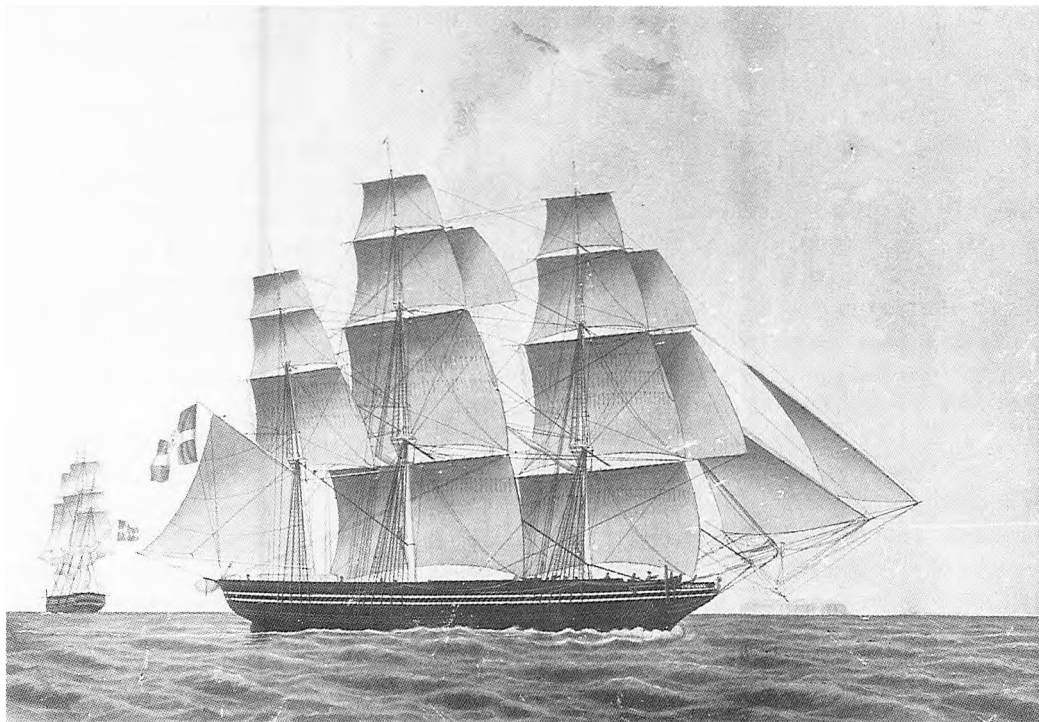
Om Jørgen Bruhn fortæller sønnen, at han ejede en hel del skov, bl.a. 25 tdr. land ved Strågård, hvor der fandtes »de smukkeste ege og bøge i heele omegnen«, men »han har stedse holdt hånden over denne smukke skov, og har kuns taget meget fåe træer ud af den egentlige skov, omendskjønt han bestandigen kjøbte ege og bøgetræer til sine mange nye skibsbygninger, og jeg er overtødt om, at hvert træ, som blev fældet, gik ham til hjertet.«<sup>89</sup> I folketællingen 1855 for Kalvø ses en tømmermand fra Bruhns værft da også at være bortrejst på træhandel »i Jylland«, dvs. nord for

Kongeåen. Tilsvarende omtaler skibsbygmester Niels Jacobsen (1823-1901) i sine erindringer, at han i 1867 sammen med en repræsentant fra Paulsens værft rejste helt til stockholmkanten for at købe et parti egetræ – iøvrigt forgæves.

Snarere end tømmer fra de stedlige skove har det formentlig været den *ekspertise*, som fandtes på og ikke mindst *strømmede til egenen*, der er baggrunden for det lokale skibsbyggeris høje standard under blomstringsperioden i 1800-tallet.

Her kommer man ikke uden om Jørgen Bruhns rolle som lokal *innovatør*, idet han i 1820 introducerede en ny skibskonstruktion, der var udviklet af amerikanerne under Napo-

leonstidens krige med henblik på at kunne sejle de engelske og franske orlogsskibe agterud.<sup>90</sup> Om optagelsen af denne nyskabelse i Åbenrå oplyser lokalavisen Freia i 1858: »For 34 år siden (dvs. i 1824, men det korrekte årstal må være ca. 1819/20) købte han i København et der under svært havari indkommet stort amerikansk skib, blot for at komme i besiddelse af dets facon og bygningsmåde. Det købte fartøj sank natten efter at det var indkommet i vor havn, og svære penge måtte anvendes på at bringe det såvidt op af vandet, at dets dimensioner kunne udmåles og nøjagtige skabeloner tages af dets figur, hvorpå det blev ophugget som værdiløst vrag. Efter de således tilvejebragte modeller byggede den

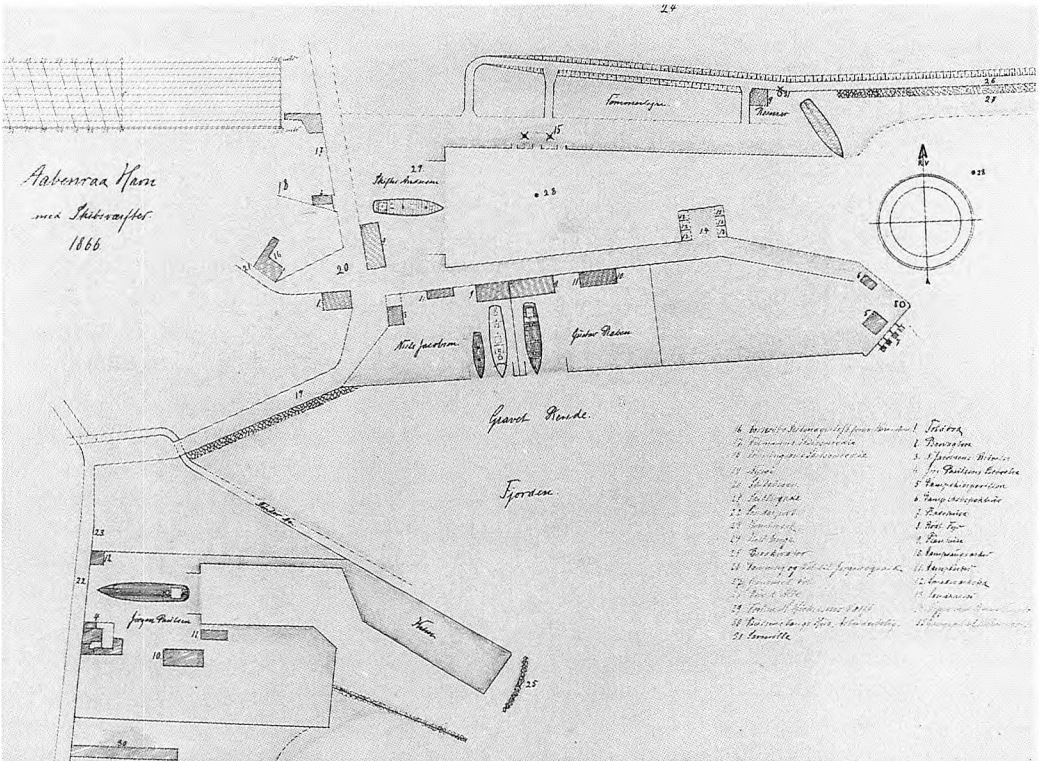


Fregatskibet Caravane på 90 cl., der satte i fart i 1820, var ifølge sønnens erindringer det første skib, Jørgen Bruhn lod bygge efter model af et amerikansk skib, han havde købt i København. Det dannede mønster for »alle de andre smukke apenrader-skibe, hvoraf hersteds ere udgæede så mangfoldige ... og have de bestandigen alle tider kunnet måle sig med enhver anden nations skibe, og hvad styrke og hurtig seilads angår, da endog overgået disse« (Hans Bruhn s.37).

daværende skibsbygmester I. Paulsen (dvs. Jacob, sønnesøn af den første Paulsen) ... for Bruhn de skibe, der ved deres sødygtighed og hurtige sejlads vakte beundring overalt hvorhen de kom, og foranledigede at bestillinger på lignende indløbe fra udlandet som fra indlandet i en sådan mængde, at de ikke kunne udføres.« – Det første skib, der i Åbenrå blev konstrueret efter denne model, skal have været fregatten Caravane på 90 cl.,<sup>91</sup> som ifølge skibslisterne sattes i fart 1820.

I den konkurrenceprægede, internationale skibsfart kunne man imidlertid ikke i længden leve højt på fortidens bedrifter. Skulle renomméet bevares, måtte man holde sig á jour med den tekniske udvikling, og det gik man op i

med liv og sjæl. Om sin far, agenten, fortæller Hans Bruhn, at da han »havde et skarpt øie, og personligen ofte kom til de pladser, som de største og smukkeste skibe frequenterede, så fulgte han bestandigen med tidsånden, og hvor han ved samme så nye indretninger og forbedringer, så antog han øieblikkeligen disse; han var slet ikke som så mange gamle folk pleie at være, at holde fast ved de indretninger, som de i deres ungdom have seet og lært, nei tværtimod, han skyede ingen opofrelse for at gåe fremad, især hvad skibsbyggeriet angik.«<sup>92</sup> Mere stilfærdigt giver skibsbygmester Niels Jacobsen udtryk for, at også han har gjort sig »al mulig umage og ikke sparet på store udgifter for at levere virkelig gode og fordel-



Af dette kort fra 1866 fremgår klart, at skibsbyggeriet og de tilknyttede erhverv satte deres tydelige præg på havneområdet i Åbenrå. Ud over de fem værfter med deres beddinger, planhuse og dampkister kan nævnes to dampsavværker (10), Paulsens smedeværksted (12), Frimanns og Tønningsens skibssmedier (17 og 18) og Cornetts sejlsmagerloft. Et par af skibsbygmestrene, nemlig Niels Jacobsen og Jørgen Paulsen, havde bolig i tilknytning til deres værfter (3 og 4). Paulsen havde i lighed med Bruhn på Kalvø opført en længe med lejligheder til sine arbejdere (30).

agtige skibe.« Da han som ældre ser tilbage på sit liv, glæder han sig over, at han ikke lod sig friste til »at levere dårligere arbejde og materialier ... eller glemte, hvilket ansvar der påhvilede mig som skibsbygger; thi senere har jeg ikke alene haft den glæde og tilfredsstillelse, at de af mig byggede skibe har holdt sig særdeles godt og at rhederne har været veltilfredse med dem; men tillige, at de er blevet meget rosede omtalt af virkelige kendere mange steder i verden.«<sup>93</sup>

Tvunget af den internationale konkurrence, men båret af en nærmest lidenskabelig interesse for sagen udvikledes såvel skibenes konstruktioner som deres størrelse løbende. Kulminationen nåedes med de store og elegante clippere, som kunne skyde hastigheder på 15-16 knob i timen. Mest berømt blev vel det 570 cl. store fregatriggede clipperskib *Cimber* (II), der søsattes fra Bruhns værft på Kalvø i 1856, og som målte 250 fod i kølen. På jomfrurejsen tilbagelagde det strækningen fra Liverpool rundt om Kap Horn til San Francisco på 103 dage, hvilket var 12 dage hurtigere end noget sejlskib tidligere havde præsteret. I samme anledning omtales *Cimber* året efter i London *Illustrated News* som »et skib af uhyre styrke og soliditet, der, hvad dimensioner og symmetri angår, kan måle sig med, hvis ikke det overgår, de fortrinlige amerikanske clippere ... Det er et af de hurtigste skibe på søen.«<sup>94</sup>

Væksten i antallet af værfter i Åbenrå viser, at skibsbyggeriet blev en uhyre vigtig faktor i byens erhvervsliv i løbet af 1800-tallets første halvdel. Til det efterhånden veletablerede paulsenske værft føjede sig i 1831 Thorkild Andersens. Ligesom den første Paulsen i 1750 kom også Andersen udefra, idet han stammede fra Mandal i Norge, hvor hans far var skibsbygmester.<sup>95</sup> Efter Thorkild Andersens død i 1862 videreførtes værftet af sønnen, Skifter Andersen. I 1841 grundlagdes byens tredje værft af Mads Michelsen, der stammede fra Graverslund ved Vejle fjord, men som dog havde boet i Åbenrå i nogen tid; ved folketæl-

lingen 1835 er han registreret som skibstømermand med bopæl i Slotsgade. Værftet førtes fra 1856 videre af nevøen Niels Jacobsen, der havde stået i lære hos farbroderen, og som også stammede fra vejlekanten. Tilflytter var også skibsbygger Lund, som i 1856-57 havde et mindre værft i byen, men som derpå blev mester på Conradis værft i Kiel. Samme år byggede den senere direktør for Helsingør skibsværft og dampskibsselskabet Norden, Mads Holm, en skonnert i byen; Holm stammede fra Mors og blev i øvrigt svigersøn til den før nævnte skibsreder Boy Bendixen, men også han forlod snart egnen igen. I 1857 oprettede skibssmed J. Reimers et træskibsværft, og det samme gjorde jo den tidligere kaptajn Gustav Raben i 1863. Endelig skal nævnes agent Bruhns værft på Kalvø, som eksisterede fra ca. 1850 til 1870, og som var det betydeligste af dem alle.<sup>96</sup>

Som det fremgår, var kun en del af disse værftsejere uddannede skibsbyggere, mens andre havde en mere indirekte tilknytning til faget. Endvidere bemærker man, at der var adskillige tilflyttere iblandt. Dette hænger formentlig sammen med, at man i skibsbyggerkredse havde øje for, at der i Åbenrå var et godt afsætningsmarked for nybygninger, men vel også at der var noget at lære der. – Åbenråegnen bliver i denne epoke simpelthen et internationalt anerkendt skibsbygningscentrum. »Skibsbyggeriet hersteds«, hedder det i en ansøgning fra grov- og kleinsmedlauget i Åbenrå til det slesvigske ministerium i 1854, »søges fremdeles fra udlandet, ikke fordi mulige skibene hersteds bygges billigere, men fordi der hersteds leveres stærke solide skibe af nyeste construction, der i alle udenlandske havne have et godt rygte og i fragtfarten ere meget søgte.« Det er sigende, at da den østrigske krigsmarine i 1856 søgte en ny direktør for skibsbyggeriet, så averterede man bl.a. i åbenråavisen *Freia* efter en sådan.<sup>97</sup>

At Åbenrås omfattende skibsbyggeri i denne periode medførte hektisk aktivitet på hav-

nen, ses af følgende fine skitse, der - som så meget andet i dette kapitel - stammer fra Jap- sen.<sup>98</sup> Året er 1857, og vi følger kaptajn Hans Matthiesen, der er ved at få bygget skib (Caroline, 196 cl.) hos Paulsen, hvorfor han dagligt inspicerer arbejdet på værftet: »På disse daglige spadsereture til Sønderport var der nok, der kunne fængsle øjet. Denne travlhed på selve tømmergården! Firsindstyve tømmermænd i arbejde! Ikke alene ved Caroline, thi hvor stort det også skulle være, blev det dog langt overgået af et andet skib, der samtidig stod på stabelen, et af de største, der var bygget i Åbenrå, fregatskibet Himalaya (287 cl.), der byggedes for Jacob Bendixen på Stolliggård. - Jo der var penge blandt folk. Når Hans Matthiesen gik fra Sønderport (hvor Paulsens værft lå) langs Strandvejen (vore dages Nyvej) om til Skibbroen, var der ligeså fuldt af travlhed der. Thorkild Andersen havde to skibe under arbejde, en bark på 154,5 cl. og en brig på 71; nord for ham arbejdede Niels Jacobsens folk på det første skib, denne byggede på egen hånd, en bark på 186 cl. Men foruden disse gammelkendte værfter var der i denne blomstrende tid skudt flere nye i vejret. Den unge Mads Holm fra Mors, der det foregående år havde bygget en lille skonnert, var til lettelse for de andre skibsbyggere rejst igen, men Lund, der ligeledes var begyndt i 1856, prøvede lykken endnu en gang og var i færd med en brig på 80 cl. Og nu i år var smedemester Reimers begyndt at bygge skibe på havnens nordside.«

Omfanget af produktionen på de lokale værfter i perioden 1850-64 fremgår af følgende opgørelse:<sup>99</sup>

	<i>cl.</i>
Paulsens værft . . . . .	3.125
Thorkild og Skifter Andersen . . . . .	2.991 5/6
Mads Michelsen og Niels Jacobsen . . . . .	2.393 1/4
Bruhns værft på Kalvø . . . . .	2.076
Reimers . . . . .	1.515
Lund . . . . .	135 1/2
Holm . . . . .	32

Langt den overvejende del af denne samlede produktion på 12.168 7/12 cl., som fordeler sig på 92 skibe, blev afsat til stedlige redere, der dog ofte havde allieret sig med ikke-lokale parthavere. »Næppe mere end en tiendedel ... har været bestilt af virkelige udenbys kunder, og her drejede det sig mest om småskibe, der gik til nærliggende hjemlige havne: Nordborg, Sønderborg, Assens osv. Af større skibe synes kun ganske få at være leveret til kunder, der ikke havde forbindelse til den hjemlige skibsfart.«<sup>100</sup>

Et indtryk af de pengesummer, der sattes i omløb i forbindelse med bygning og udrustning af skibene, får man ved at multiplicere ovennævnte læstetal med de 336 rdl., der i 1858 angives som gennemsnitsprisen per commercelæst for et »nyt skib, færdigt til at gå til søs.«<sup>101</sup> Omsætningen i løbet af de 14 år nærmer sig 4,1 millioner rdl.

Nok var skibsbyggeri stadig et håndværk, men det adskilte sig både i henseende til indre organisation og ydre vilkår fra de fleste andre traditionelle byhåndværk før næringsfriheden. Allerede i 1805 bestemtes fra centralt hold, at skibsbyggeri ikke længere skulle være forbeholdt købstæderne, og i 1837 blev faget endvidere fritaget for laugstvangen.<sup>102</sup> Ser man på de enkelte værfter, var der da også tale om usædvanligt store virksomheder med én mester og en vældig mængde af faglærte og ufaglærte lønarbejdere samt lærlinge. For 1856 har vi følgende opgørelse over, hvor mange der arbejdede på selve værfterne:

Bruhns værft . . . . .	100 mand
Paulsens . . . . .	80 mand
Andersens . . . . .	70 mand
Jacobsens . . . . .	38 mand
Lunds . . . . .	16 mand
Holms . . . . .	12 mand
Ialt . . . . .	316 mand

Arbejdsdagen på værfterne startede om sommeren kl. 5 om morgenen og varede til kl. 7 om aftenen; om vinteren begyndte man først kl. 7 morgen og holdt fyraften kl. 5 eftermid-

dag. Dog havde man 2 timers spisepauser i løbet af dagen.<sup>103</sup>

Daglønnen for en skibstømrer, dvs. en faglært værftsarbejder, lå i 1850'erne på omkring 1 rdl. Værftsejeren derimod havde naturligvis ikke fast dagløn. Hans indtægt afhang af, om han kunne sælge skibene med fortjeneste eller ej. Selv om det til tider kunne være svært at opnå gode priser, tjente værftsejerne dog sædvanligvis rigeligt til at få smør på brødet. Mens ingen af værftsarbejderne i skattelisten for 1854 hæver sig op over 23. skatteklasse og hovedparten befinder sig i 24., som er den laveste overhovedet, så ligger alle værftsejerne lunt i klasse 8-11, undtagen Jørgen Bruhn, der som den eneste af byens borgere rangerer i 1. skatteklasse.

Selv om de fleste af værfterne altså målt med datidens alen var ganske omfangsrige virksomheder, kan man ikke sige, at bygningen af et skib fordrede de helt store investeringer i produktionsanlæg fra værftsejers side. Faktisk havde selvejerbønderne på Løjt ofte langt større formuer bundet i deres gårde. Skibstømrerne har efter alt at dømme hver især måttet stille med deres eget private værktøj. I sine regnskaber opgør skibsbygmester Jacobsen i 1858 værdien af værftets egentlige produktionsmidler – et skur, to beddinger, en dampkiste til at bukke træ i samt inventar – til 1.200 rdl. Til sammenligning tjener, at gården Dalholt på Løjt i 1828 handledes til 6.000 rdl., og at Jacob Bendixen i 1830 overtog Stolligård for 4.000 rdl.<sup>104</sup>

Hvad værftsejerne derimod havde store udgifter til var råvarer (først og fremmest tømmer), forskellige produkter fra en række underleverandører (sejl, tovværk, metalvarer mv.) samt lønninger til de mange ansatte. Som et typisk eksempel fra Jacobsens regnskabsbog kan vi tage bygningen af det 176,5 cl. store barkskib Marie Sophie, som påbegyndtes 12. maj 1857 og stod færdigt 1. september 1859. De samlede omkostninger løb op i 43.657 rdl., 1 mark og 9 sk. Blandt de større

poster kan (uden decimaler) nævnes:

Eeg og bøgetræ til skibet ialt . . . . .	11.680 rdl.
Dagløn til tømmermændene . . . . .	5.325 -
Ditto til saugerne . . . . .	590 -
Metalplader og søm . . . . .	4.163 -
Smedearbejde . . . . .	3.178 -
Sejl, kompas, presenninger og flag . . . . .	2.512 -
Tovværk . . . . .	2.367 -
Fyrretræ, dæksplanker, bjælker, brædder . . . . .	1.887 -
Kjættinger samt små kiæder t. rigningen . . . . .	1.373 -
Proviant, steenkul, kjødtønder etc. . . . .	1.082 -
Udbetalte renter i samme tid . . . . .	1.534 -

Skibet blev solgt for 47.333 rdl., altså med en fortjeneste på 3.676 rdl. til Jacobsen i løbet af 28 måneder. I samme tidsrum har en faglært værftsarbejder med ca. 260 arbejdsdage om året tjent godt 600 rdl., dvs. omkring en sjettedel af mesters indtægt.

Af Jacobsens regnskaber fremgår, at såvel materialer som udrustning næsten udelukkende leveredes af lokale handlende og håndværkere, og der er ingen grund til at tro, at de øvrige værftsejere ikke benyttede samme kanaler.

Gennem en længere periode af 1800-tallet fungerede værfterne i fællesskab med skibsfarten som krumtap og lokomotiv for en stor del af det øvrige åbenråske erhvervsliv. Ikke alene gav de direkte beskæftigelse og indtægter til mange af indbyggerne, men de var også afgørende for, hvad der i øvrigt produceredes i byen og for den lokale omsætning i bred forstand.

Derfor ramte det også dobbelt hårdt, da de store, træbyggede åbenråsejere efterhånden måtte se sig fortrængt af jern og damp ude omkring på markederne. Nedgangen i sejlskibsflåden slog som bekendt først for alvor igennem efter 1880, men da havde det lokale skibsbyggeri allerede i nogen tid været under afvikling. I slutningen af 1860'erne var Reimers værft gået konkurs, og omkring 1870 nedlagde Skifter Andersen sit for istedet at flytte til København, hvor han blev leder af



værftet på Bodenhoffs Plads på Christianshavn. Værftet på Kalvø indstillede driften i 1870'erne, og i 1879 standsede Raben, mens Jacobsen lukkede i 1883 efter i den sidste tid kun at have udført reparationer. Det sidste store sejlskib søsattes fra Paulsens værft i 1882.<sup>105</sup>

Med nedlæggelsen af disse nøglevirksomheder standsede også indbyggertallets hastige vækst, ja for første gang i århundreder daler det ligefrem. »I årene 1878-82 udvandrede over 1.000 personer (svarende til 15-16% af indbyggerne!) – især unge folk – dels til Amerika, dels til Flensborg og Hamborg og dels til Danmark.«<sup>106</sup> Mens Åbenrå i 1864 havde været den femte største by i det samlede Slesvig, var den ved Genforeningen med Danmark i 1920 næstmindst i Nordslesvig.<sup>107</sup>

## Finansieringen af skibene

Spørgsmålet om, hvem der skød penge i skibene, og hvordan finansieringen var organiseret, udgør ikke alene en vigtig brik i bestræbelserne på at forstå baggrunden for åbenråflådens kraftige vækst i 1800-tallet. Særligt interessant er det, fordi vi hermed får lejlighed til at se nærmere på den sidste fase i de karriererforløb, der er selve undersøgelsens omdrejningspunkt: tiden som skibsreder i land.

I denne sammenhæng er det derfor dobbelt uheldigt, at netop finansieringen af skibene er langt svagere belyst i den eksisterende litteratur end f.eks. det åbenråske skibsbyggeri er. Som Japsen antyder,<sup>108</sup> må grunden være, at dette emne er »ulige vanskeligere« at trænge til bunds i; selv når han dog frem til nogle resultater, der nok er værd at gengive.

Som vi netop har set, stak der formidable summer i åbenråflådens gennemgående meget store skibe. Med sin dagløn på 1 rdl. ville det tage en almindelig værftsarbejder 137 år uden fridage og uden at forbruge en skilling at optjene nok til at kunne købe en nybygning som barken Marie Sophie. En 1. styrmand ville

være 90 år om det, mens man for samme pris kunne blive ejer af 8-10 gårde i byens omegn.

Bemærkelsesværdigt ved finansieringen er, at det var yderst forskelligt, hvor mange ejere der stod bag det enkelte skib. Som yderligheder kan nævnes, at fregatten Flora (81 cl.), som Jørgen Bruhn blev fører af i 1807, havde 22 parthavere,<sup>109</sup> mens Bruhn anføres som ene-ejer af fregatterne Cecrops (I) (122,5 cl., bygget 1829) og Columbus (123,5 cl., købt 1833).<sup>110</sup> Langt fra alle de skibe, Bruhn dirigerede i sine velmagtsdage var dog hans alene; f.eks. ejede han kun 1/4 part i briggen Codan (81 cl., bygget 1839), ligesom han også i fregatten Harpye (112 cl., bygget 1840) havde flere medredere.<sup>111</sup> En lignende uensartethed gør sig gældende for de andre større redere. Således var Michael Jebsen ene-ejer af damperen Rio (1.280 nrt, købt brugt i 1891 for 150.000 mark), mens han kun var en blandt mange parthavere i en lang række af de øvrige skibe, han disponerede.<sup>112</sup>

Fra midten af 1850'erne bringer Japsen følgende eksempler, som samtidig giver et indtryk af, hvem der kunne gå sammen om at skyde penge i et skib:<sup>113</sup>

<i>Fregatten Wodan, 116,5 cl.,</i>	
fører: Hans Matthiesen	
Hans Matthiesen	4/16
Boy Bendixen	11/16
H. Davidsen	1/16

<i>Fregatten Hindoo, 235 cl.,</i>	
fører: Hans Bendixen	
Jacob Bendixen	9/16
Nis Hohlmann	1/4
Boy Bendixen	1/8
Peter Jespersen	1/16

<i>Fregatten Hindostan, 259 cl.,</i>	
fører: Bendix Bendixen	
Bendix Bendixen	1/4
Jacob Bendixen	3/4

<i>Barken Otto, 142 cl.,</i>	
fører: Johan Ahlmann	

Gustav Raben	1/10
Otto Fr. Ahlmann	1/10
Nis Peter Ahlmann	1/10
Otto Fr. Ahlmann jun.	2/10
C.P. Koch	2/10
C.G. Drescher	1/10
Jørgen Ahlmann	1/10
Johan Ahlmann	1/10

*Barken Danmark, 168,5 cl.,*

fører: Christoffer C. Koch	
Nis L. Elberg	7/12
Martin Bahnsen	1/6
Christoffer C. Koch	1/12
Jespersen, Stollig	1/16
sejlmager Cornett	1/24
smed I. M. Holst	1/32

*Barken Concurrent, 119,5 cl.,*

fører: Paul Davidsen	
Herman Davidsen	1/2
Boy Bendixen	1/6
Jørgen Paulsen	1/6
Nis Hohlmann	1/6

Stort set alle disse parthavere, hvoraf flere allerede er gamle kendinge, var bosiddende i Åbenrå eller på Løjt. Dette betyder dog ikke, at hele kapitalen nødvendigvis var indskudt af lokale folk. Som Japsen påpeger, stammer navnene nemlig fra officielle kilder, hvilket vil sige, at eventuelle udenlandske investorer ikke er nævnt, fordi skibene ifølge lovgivningen skulle være helt igennem dansk ejede, når de sejlede under Dannebrog. Japsen viser da også, at lokale redere i tre andre tilfælde er gået sammen med udenlandske parthavere, især hamborgske, om et skib, og han mener, at »efter alt at dømme har der ikke været mange skibe, som en hamborgsk forretningsforbindelse ikke har haft en betydelig part i.«<sup>114</sup>

De ovenfor gengivne ejerlister kan Japsen i kraft af sit imponerende kendskab til egnens beboere kommentere således: »Det falder i øjnene, hvor personligt forholdet mellem parthaverne var; det er næsten overalt slægt og venner, der har sluttet sig sammen om at bygge et skib understøttet af et hamborgsk firma.

Stundom er dog også skibets bygmester impliceret i foretagendet (således f.eks. Paulsen i Concurrent).«

På denne baggrund må den foreløbige konklusion være, at nok stod åbenråegnens redere selv for en betydelig del af de investerede midler, men at flådens gevaldige vækst i 1800-tallet næppe havde været mulig uden en vis kapitaltilførsel udefra. Denne kom altså bl.a. fra Hamborg, som dermed både var vigtig som fragtmarked og som finansieringskanal for åbenråerne.

Bag det *generelle* billede, som Japsen tegner af forholdene, gemmer der sig imidlertid nogle *variationer*, som betyder, at helheden alligevel ikke er helt så enkel at gennemskue.

Som allerede anført var der for det første meget stor forskel på, hvor mange ejere der stod bag hvert skib. Og kan man finde mange eksempler, der støtter Japsen i, at det ofte var slægtninge, der gik sammen om et skib,<sup>115</sup> så viser andre eksempler, at dette langt fra altid var tilfældet.<sup>116</sup> Ligeledes kan man med støtte i diverse private optegnelser bekræfte formodningen om, at hans tre eksempler på alliancer imellem lokale og udenlandske investorer ikke var enestående,<sup>117</sup> men i de samme kilder finder man på den anden side også belæg for, at der i andre skibe ikke var indblandet udenlandsk kapital.<sup>118</sup>

Virkelighedens former viser sig altså at være mere mangfoldige end som så. Man skal derfor være varsom med at generalisere, fordi man ofte tvinges til at »øve vold« på variationerne, når alt skal presses ind i en og samme kategori, istedet for at undersøge dem nærmere. Risikoen ved således at skære alt over én kam vil også fremgå af det følgende, hvor der tages fat på det afgjort vanskeligste moment i karriereforløbene, avancementet fra styrmand til kaptajn.

Det begynder udmærket med, at Japsen dokumenterer, at det omkring 1850 langt fra var flertallet af kaptajnerne, der – som man kunne tro – var bosatte i selve Åbenrå. »I 1853

var således af de 72, der betalte skipperskat, de 23 fra Åbenrå, 40 fra Løjt og 9 andre steder fra. I 1859 var forholdet 21 – 31 – 4.«<sup>119</sup> Men så fortsættes der: »Løjtkaptajnerne er afgjort de interessanteste. Det kan fastslås, at det gennemgående var sønner eller i hvert fald efterkommere af større gårdmænd, der blev kaptajner; det var jo nødvendigt at have kapital for at erhverve en skibspart, og uden en sådan blev man ikke kaptajn.«

Den første af disse generaliseringer – om løjtkaptajnernes sociale herkomst – er tilstrækkelig vag til at kunne accepteres, dog med den tilføjelse at det senere er påvist, at af »de 39 skipper og kaptajner, der nævnes i folketællingen for Løjt sogn for 1845, var mindst 20 ganske vist sønner af gårdmænd eller kaptajner fra sognet, men i hvert fald 8 var sønner af matroser og inderster – altså småfolk.«<sup>120</sup>

Den anden påstand – at man ikke blev kaptajn uden at skyde penge i en skibspart – er derimod ikke alene bastant, men drejer sig også om et for denne undersøgelse så centralt spørgsmål, at den må sættes under lup.

At kaptajnen i mange tilfælde var medejer af skibet, han førte, må man give Japsen ret i; det fremgik også af eksemplerne ovenfor. Da ansvaret for den daglige drift jo hvilede på hans skuldre, kan man tænke, at det har været betryggende for de andre parthavere, at han på den måde havde personlig interesse i, at den ikke ligefrem gav underskud.

Men medejerskab kan ikke have været et ufravigeligt krav til kaptajnerne i åbenråflåden. Alene blandt hans egne eksempler ovenfor var der to ikke-medejende kaptajner, mens der i Hans Bruhns erindringer omtales en snes lignende tilfælde fra faderens rederi. Og ser vi nærmere på rederkarriererne fra bogens indledning, er det kun Bruhn og Raben, der med sikkerhed vides at have ejet part i deres første skib, mens i hvert fald Matthiesen og Jebsen begge startede som ansatte kaptajner. – Vel havde en del af disse ikke-medejende kaptaj-

ner slægtninge blandt skibets parthavere, men det gælder langt fra alle, og vi må derfor også i dette spørgsmål konstatere, at der som helhed er tale om et *sammensat* billede.

Må generaliseringen om, at medejerskab skulle være et alment krav til kaptajnerne, altså afvises som for grov, så er den ikke desto mindre fristende. Sagen er nemlig, at der så at sige ikke var »plads« til, at alle skibsdrenge gjorde karriere og nåede helt til tops i hierarkiet. Dette forhold illustreres tydeligst, hvis man ser på et af åbenråflådens største skibe, f.eks. clipperen *Calcutta*, der havde en samlet besætning på 30 mand.<sup>121</sup> Foruden 2 tømmermænd, 1 sejlmager og 1 (efter hans gage at dømme) voksen kok, der alle må betragtes som specialister, omfattede den af egentlige søfolk: 1 kahytsdreng, 4 dæksdrenge, 6 jungmænd, 1 letmatros og hele 10 matroser, mens der kun var 1 af hver på de øverste rangtrin (3.-, 2.- og 1. styrmand samt kaptajn). Til og med matros-trinnet var der således behov for og »plads« til mange søfolk, men højere oppe spidsede hierarkiet til. Sammenlignet hermed var der naturligvis på de mindre skibe færre menige, men princippet har været det samme: kun et fåtal kunne slippe gennem nåleøjet og opnå en officerspost.

Netop derfor havde det været afgørende, hvis alle kaptajner havde vist sig at være (med)ejere af deres skib, for så måtte man også formode at have indkredset i hvert fald én af de »mekanismer«, der stod for udvælgelsen af kaptajnsemner. Men eftersom mange af kaptajnerne hverken havde penge i skibet eller slægtninge blandt ejerne, må der altså også have været andre muligheder for at avancere fra styrmand til kaptajn.

Spørgsmålet er nu, hvad der kan vejlede den videre undersøgelse af de alternative muligheder for at avancere. Umiddelbart synes det rimeligt at støtte sig til den »sunde fornuft« og f.eks. antage, at kun de dygtigste søfolk nåede til tops. En sådan tese har vi dog for det første ingen muligheder for at be- eller afkræf-

te. Nok findes der vidnesbyrd om flid og evner blandt de mest succesrige af kaptajnerne og rederne, men det siger jo intet om dem, der forblev menige. For det andet rummer en sådan fremgangsmåde stor fare for, at man indslæber (i værste fald uerkendte) forudsætninger, der måske i virkeligheden ikke er dækning for. Eksempelvis implicerer den netop fremsatte tese, at man – bag om ryggen på sig selv – har tilskrevet skibets ejere det motiv, at de vil have optimalt udbytte af deres investering, for hvorfor skulle de ellers foretrække de dygtigste. Ydermere har man med denne tese forudsat, at alle matroser faktisk havde et ønske om at avancere og blive kaptajn, og heller ikke dét kan strengt taget anses for givet.

Konklusionen er, at i et så åbent og centralt spørgsmål virker det simpelthen ikke forsvarligt alene at støtte sig på sin egen »fornuft«; uanset hvor »sund« den er, vil følgen som regel være en kulturelt farvet og dermed fordomsfuld tilgang. Et videnskabeligt bud på om der var system i, hvem der avancerede og hvorfor, kræver inddragelse af teoretisk-metodiske redskaber, der kan hjælpe med at formulere relevante spørgsmål og sætte disse på en forsvarlig form. Alternativet er, at man i princippet kan ende med helt absurde »resultater«, såsom at det fortrinsvis var søfolk med blå øjne og mørkt hår, der endte som kaptajner.

Med dette ubesvarede spørgsmål in mente kastes i det følgende et blik på, hvad det næste skridt i karrieren, fra sejlene kaptajn til skibsreder i land, forudsatte og indebar.

#### *De sidste faser i karrieren*

Mens alle de foregående advancementer fra skibsdreng til l. styrmand, og i mange tilfælde altså også til kaptajn, skete ved at man blev forfremmet af *andre*, så var det (bl.a.?) op til en selv at afgøre, hvornår tiden var inde til at »avancere« videre til skibsreder i land.

Hvorledes bar man sig nu ad med at opspare tilstrækkeligt til at kunne etablere sig som reder?

Som bekendt var månedsgagen som kaptajn relativt beskedent, men til gengæld var det heller ikke den eneste form for indtægt, kaptajnen havde. For det første var der kaplaken – det tillæg på 2-5% af fragten, som tilfaldt kaptajnen. Ofte kunne dette beløbe sig til anseelige summer. Som eksempel kan anføres, at endnu før den nysnævnte clipper *Calcutta* havde forladt værftet på Kalvø i 1853, modtog den korresponderende reder tilbud om en fragt fra England til Australien, der ville have indbragt 10.000 £ sterling, hvilket han dog afslog i forventning om et endnu højere bud.<sup>122</sup> En sådan rejse ville have givet kaptajnen 500 £ sterling i kaplak, altså langt mere end hans faste gage under rejsen. Endvidere var det almindeligt, at kaptajnen medførte mindre varepartier for egen regning og risiko, enten i kahytten eller som dækslast, ligesom han med god fortjeneste kunne afgive plads i sin kahyt for særligt velbeslåede passagerer.<sup>123</sup>

I kraft af sin særstilling ombord havde kaptajnen altså flere forskellige indtægtsformer, og hans samlede indkomst afhang i høj grad af såvel skibets som hans egen private omsætning. De øvrige besætningsmedlemmer, hvem det ved lov var forbudt at medføre egne handelsvarer, havde derimod kun deres forud aftalte månedsgage. Var kaptajnen ydermere medejer af skibet, fik han tillige del i det overskud, driften måtte afkaste; omvendt måtte han i lighed med de øvrige parthavere bære sin andel af et eventuelt underskud. Såvel over- som underskud fordeltes på ejerne i forhold til deres parter i skibet.<sup>124</sup>

Hvis kaptajnen stilede mod at gå i land og nedsætte sig som skibsreder, havde han altså personlig interesse i at optimere sin personlige indtjening. Det kunne den ikke-(med)ejende kaptajn først og fremmest gøre ved at holde så stor en omsætning som muligt, f.eks. ved at sejle hurtigt og dermed forøge antallet af rejser og forbedre chancerne for at få højt betalte fragter. Det samme gjaldt for den selv- eller medejende kaptajn, som dog yderligere måtte

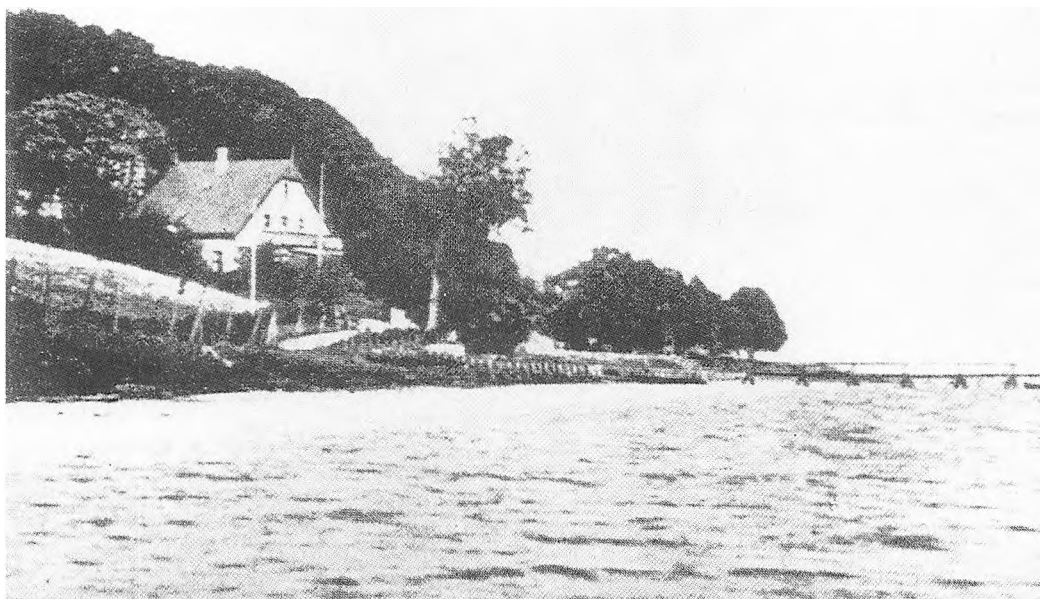
se på risikoen, omkostningerne og rentabiliteten i det hele taget.

Hermed var der lagt op til en *interessekonflikt* imellem kaptajnen og resten af besætningen, der jo ingen økonomisk fordel havde af, at skibets omsætning eller overskud øgedes. Tværtimod kunne det på mange måder indebære forringede vilkår for de underordnede i form af hårdere arbejde, mindre fritid, lavere løn, ringere kost etc.

Med undtagelse af styrmændene, der allerede havde skilt sig ud fra mængden, har kaptajnen næppe kunnet affærdige eventuelle utilfredse besætningsmedlemmer med, at det engang ville blive deres tur til at tjene de store penge; enhver har kunnet indse, at det var udelukket, at alle menige endte som kaptajner. Det er allerede illustreret, at kaptajnerne kunne anvende barske midler, når de satte deres vilje igennem, men omvendt kendes også eksempler på, at de menige protesterede. En mere eller mindre legal protestform var under arbejdet at afsynge sange, der indirekte kriti-

serede kaptajnen og forholdene ombord,<sup>125</sup> men undtagelsesvist kunne protesten være af mere håndfast art. Således har i hvert fald én åbenråkaptajn oplevet i rum sø at blive surret fast til stormasten af besætningen, der var forbitret over hans »løse hånd.« Han blev først løsladt efter at have afgivet løfte om mådehold i fremtiden.<sup>126</sup>

I forening med den entydige kommandostruktur dannede forskellen på kaptajnens og de øvriges indtægtsformer altså grundlag for interessemodsætninger imellem de ombordværende. Var kaptajnen (med)indehaver af skibet, må konflikterne ganske enkelt betegnes som *klassemodsætninger*. En parallel hertil finder man forresten på byens skibsværfter, hvor tømmermændene inspireret af »tyske socialister« i foråret 1873 kollektivt truede med at nedlægge arbejdet, medmindre værftsejerne ville nedsætte arbejdstiden og forhøje lønnen. Da kravet afvist, gik arbejderne i strejke, og først ni dage senere genoptog man arbejdet, efter at værftsejerne havde



Med til en standsmæssig levevis hørte for flere af åbenråegnens skibsredere, at man rådede over mere end en bolig. Ovenfor ses villa Clara, der fra midten af 1890'erne tjente som sommerresidens for familien Jepsen. Vinterhalvåret tilbragtes i slægtens ejendom i Skibbrogade.

indvilget i at nedsætte arbejdstiden med en time om dagen (!) og hæve lønnen en smule.<sup>127</sup>

Allerede for den ikke-medejende skibsfører var der altså muligheder for at tjene og opspare mange penge. Disse kunne i næste omgang gøre en til kaptajn med part i eget skib, hvorved indtægten steg yderligere, hvis driften vel at mærke gav overskud. Dette kunne man så anbringe i flere skibsparter, indtil man mente at have tilstrækkeligt til at gå i land.

En nærliggende tanke er måske, at disse kaptajner efter et omflakkende, fysisk og psykisk anstrengende liv på søen fra det 15. til det 40. år måtte være tilbøjelige til at slå sig til ro

og nyde frugterne af 25 års arbejde. Rent materielt var fremtiden jo sikret.

Ingen af vore redere synes imidlertid at have lagt sig til hvile på laurbærene, efter at de gik i land. De må da også siges at have haft gode muligheder for at fortsætte karrieren: tiderne var gennemgående gunstige for søfarten, penge at arbejde med havde man og dertil en betydelig søfarts- og handelsmæssig ekspertise, der kunne udnyttes, hvis man startede eget rederi.

Den *korresponderende reders* vel nok vigtigste, løbende funktion var – i samarbejde med kaptajnerne – at skaffe skibene beskæftigelse. Her har det været en oplagt fordel, at rederen, mens han selv fór som kaptajn, havde



Dalholt – her fotograferet omkring 1880 – købtes af Jacob Adolph Bruhn, da han som 40-årig sagde søen farvel. Allerede tre år efter døde han imidlertid, og da enken ønskede at gifte sig igen, blev boet i 1834 gjort op. Opgørelsen vidner om, at Dalholt og det liv, der førtes på gården, ikke havde meget til fælles med det, man normalt forbinder med forholdene på landet i 1830'erne. I det 15 fag store stuehus finder man en differentieret indretning med bl.a. dagligstue, soveværelse, »sal«, børneværelse, to kamre, rullekammer og folkekammer. Af møbler og andet indbo nævnes bl.a. en sofa, forte-piano, spilleborde, taffelur og badekar. Boets bunker af service, glas og bestik, 30 stole, 50 flasker og et anker vin samt 20 flasker madeira vidner om et veludviklet selskabsliv. I haven fandtes et lysthus og fire statuer, mens en femte – forestillende jagtens gudinde, Diana, der ses herover – var opstillet på gårdspladsen. At opgørelsen endelig kun nævner to skydevåben, nemlig et gevær og en haglbøsse, er egentlig overraskende i dette jagtglade miljø.

haft lejlighed til at opbygge et vidt forgrenet, internationalt netværk af personlige forbindelser til handelshuse, købmænd og mæglere, der jo var de »kunder«, man skulle leve af. Også den korresponderende reder var altså en central figur – ikke i den daglige drift, men som forudsætning for den. Hvorledes honoreredes nu hans indsats?

Med rederen er vi ovre i den modsatte grøft i forhold til de rene lønarbejdere ombord på skibene. Ligesom værftsejerne er han *arbejdsgiver* og får dermed ingen fast gage. I nogle tilfælde ses han at have beregnet sig en provision på 1-2% af omsætningen for at disponere skibene, føre regnskaber, holde kontor osv., men det gælder dog ikke alle de redere, vi kender.<sup>128</sup> Rederens indkomst afhang først og fremmest af, om driften af skibene gav over-



Materialet, der fortæller om de jævne søfolks og deres familiers levevilkår, er sparsomt, men at de boede trangt kan bl.a. aflæses i folketællingerne. Billedet viser et parti fra Gildegade nær havnen, der i 1800-tallets første halvdel især befolkedes af skibstømrere.

skud eller ej. Havde den selv- eller medejende kaptajn altså økonomisk interesse i driften, så var rentabilitet en nødvendighed for rederen, hvis han ikke ligefrem skulle sætte penge til. Dermed var der linet op til en klassebestemt modsætning som den, der kendes fra nutidens kapitalistiske samfunds modsætninger imellem arbejdsgivere og lønmodtagere.

I datidens Åbenrå var det i udpræget grad de besiddende, der trak det længste strå, idet skibene gennemgående afkastede temmelig store overskud til ejerne. Da flåden jo var stadigt voksende, må betydelige dele heraf løbende være *genanbragt* i erhvervet i form af nye, stadigt større skibe. På den måde kunne den enkelte efterhånden opbygge en ganske omfattende flåde. Ifølge mercantilkalenderen var Jørgen Bruhn således i 1855 hovedreder for 12 store skibe på sammenlagt 1.933,5 cl., mens svogeren Jacob Bendixen med 761 cl. fordelt på 4 skibe var egnens næststørste reder. Tilsammen bestyrede de 48% af den samlede åbenråtonnage.

Det var imidlertid langt fra hele overskuddet, man *genanbragte* i sit rederi. Betragtelige summer blev *trukket ud* af søfarten og sattes bl.a. i fast ejendom, herunder også anden erhvervsvirksomhed.

To af rederne, agent Bruhn og Gustav Raben, anlagde som omtalt selv værfter, hvor de lod bygge skibe til egne rederier, og i hvert fald Bruhns må have stået ham i en formue. Udover selve produktionsanlægget med bedding, værksteder og en smedje omfattede det også en statelig hovedbygning samt arbejder- og funktionærboliger, som i 1855 husede 87 personer.<sup>129</sup> Tidligere er nævnt, at Bruhn i tidens løb endvidere blev ejer af tre vandmøller, en hollandsk vindmølle og et teglværk. Slots- og Nymølle købte han samlet for 17.500 rdl., mens Stenbjerg mølle stod ham i godt 10.000 rdl. Det er karakteristisk, at han ikke blot erhvervede alle disse virksomheder men tillige anvendte store summer på at forbedre deres drift.<sup>130</sup>

I indledningen er også nævnt, at flere af rederne tillige ejede gårde på Løjt. Jørgen Bruhn havde ganske vist arvet sin, men såvel bygningerne som jorden var ved overtagelsen i ringe forfatning, og han brugte mange penge på om- og nybygninger og på at udvide og kultivere gårdens tilliggende, der efterhånden nåede op på 120 tdr. land.<sup>131</sup> Jacob Bendixen og Hans Matthiesen købte selv deres gårde for penge tjent på søen, og det samme gælder to af Jørgen Bruhns brødre. Den ene, Jacob Adolph Bruhn (1788-1831), forlod søen i 1828 og købte »den smukt beliggende og med adelige friheder udstyrede eiendomsgård Dalholdt, som han betalte med 6.000 D. courant samt et temmeligt betydeligt aftægt til en enke efter en forhenværende eier ... Uncle Jacob anvendte mange penge på gården og fik den sat i en meget smuk tilstand og levede nu ganske veltilfreds med sin familie, da den bratte død kom og gjorde ende på hans liv i året 1830« (sic!).<sup>132</sup> Dermed nåede han ikke at skabe sig et større rederi, men det gjorde derimod den lidt yngre bror, Hans Detlef Bruhn (1790-1858). Han gik ligeledes i land efter en årrække som kaptajn og købte i 1830 det tidligere kanceligods Høgebjerg på Løjt.<sup>133</sup> Adskillige lignende eksempler kunne fremdrages.<sup>134</sup>

Når rederne anbragte en ikke ringe del af overskuddet fra søfarten på denne vis, må det vel delvist ses som en måde, hvorpå de sikrede sig økonomisk; indtægterne fra skibene kunne jo svigte i perioder. Det indgik dog også som et led i deres *livsstil*, der må betegnes som herskabelig og ganske omkostningskrævende.

Det får man ikke mindst indtryk af, når man ser på deres ofte meget store hushold. Af de 20 mennesker, Jacob Bendixen i 1845 havde boende hos sig på Stolliggård, udgjorde hans familie (hustru, 6 børn, 1 plejesøn og 1 svigerdatter) mindre end halvdelen. Resten var folk, der var ansat til at tage sig af gårdens drift og varte op. Husherren og hans pårørende har næppe selv behøvet at arbejde med i mark og

stald, for der var ikke mindre end 5 tjenestekarle og 4 -piger. Til det finere indendørs arbejde havde man 2 husjomfruer, og endelig havde man en huslærer til at undervise børnene.<sup>135</sup> Hos Jørgen Bruhn i Åbenrå omfattede husstanden i 1835 19 personer. Også her var familien stor, idet den udover husherren og hans kone omfattede deres 7 børn samt 2 slægtninge fra Norge; men der var næsten lige så mange ansatte, nemlig 3 tjenestekarle, 2 -piger, 1 husjomfru, 1 kontorist og endelig som et eksotisk indslag 1 »tjenende neger«, Peter Domingo fra Bona Vista.

»For en del af de store kaptajns- og rederfamilier indtog interessen for penge, prunk og god mad ofte en meget stor plads«, skriver Jes M. Holdt, der gennem 40 år har studeret Løjt sogns historie.<sup>136</sup> – Et indtryk af de fysiske rammer, rederne skabte omkring deres dagligdag, får vi i en beretning fra en hamborgsk bladskribent, der omkring 1855 aflagde besøg på Løjt:<sup>137</sup> »Bønderne her farer til søs og her hersker almindelig velstand. Her besøgte jeg gården Høgebjerg. Her overraskedes jeg ved at finde et fuldstændig engelskpræget interiør med murede kaminer etc. Overalt sås minder fra ejerens tidligere søfarter, kinesiske vaser, fremmede våben, konkylier, skibsbilleder, en prægtig samling som jeg intetsteds har set mage til. På en skovklædt bakke nær gården har gårdens ejer, Hans (Detlef) Bruhn, ladet bygge et højt udsigtstårn. Oppe i dette fandtes en ypperlig kikkert, som ret var på sin plads, når man skulle nyde det herlige panorama ... Senere besøgte jeg gården Dalholdt, som ejes af en brodersøn til Høgebjergs ejer<sup>138</sup> ... Også i denne gård fandtes en mængde sjældne hjemførte ting. På gårdspladsen vakte min opmærksomhed straks af en stor Diana-figur ... Iøvrigt havde denne bondegård en usædvanlig, ja ligefrem herskabelig præg. Især beundrede jeg den smukke stue, som med rette kaldes »salen.« Denne gård havde sin egen vandmølle, som ligger meget romantisk i en dyb, skovklædt kløft i nærheden.«



I følgeskab med et andet øjenvidne kan vi aflægge visit hos Jørgen Bruhn inde i Åbenrå: »Dér lå midt for torvet bredt og selvbevidst agentens store hus, med trappeopgangen og det af søjler indfattede portal. Huset var som et palads i byen, svarende til dets ejer, der var byens matador ... Huset var et meget gæstfrit hus, den hele formiddag stod frokostbordet dækket i spisestuen, folk kom og gik uafledelig.«<sup>139</sup>

Hvad gæstfrihed angår, adskilte »agenten« sig ikke fra normen i det lokale redermiljø. Om han derimod kan betragtes som en eksponent for standen, hvad det næste angår, må stå åbent; igen er det den åbenhjertige Hans Bruhn, der udtaler sig:<sup>140</sup> »Faders største fejl og vistnok også sundhedsruin var efter min mening den, at han underholdt flere fruentimmere, med hvem han førte et ukysk liv ... Den sidste kærlighed af denne slags førend han (72 år gammel) giftede sin anden kone, var med en gift kone, gift med seilmager Cardel ... og avlede han med hende efter hans egen mening en liden dreng, som han adopterede under navnet Jürgen Schmidt, tog ham til sig på Calløe og sørgede for ham i enhver henseende som sit eget barn, testamenterede ham efter hans død en capital af rbd. 3.200, for hvis renter han nyder opdragelsen.«

Med til den standsmæssige livsstil hørte for fleres vedkommende mere end én bolig. Foruden Høgebjerg ejede Hans Detlef Bruhn både et »sommerhus« ved Åbæk strand på Løjt og et hus på Storegade i Åbenrå.<sup>141</sup> Michael Jepsen boede gennem det meste af sin tid som skibsreder i slægtens gamle ejendom i Skibbrogade, »Aneslottet«, men fra 1896 forlagdes residensen i sommerhalvåret til Villa Clara, der lå ved fjorden, ganske tæt ved byen.<sup>142</sup> Endelig kan nævnes, at Jørgen Bruhn havde officiel bopæl i ejendommen på Storetorv, men tit tog ophold i hovedbygningen på Kalvø, »hvor han befandt sig vel og fornøjet ... var overmåde gjæstfrie imod enhver og såe han overmåde gjerne gjæster hos sig på

øen.«<sup>143</sup> Her ville vi forresten have truffet ham, hvis vi hin dag i midten af 1850'erne havde ledsaget hamborgjournalisten på hans videre færd. Nogen hjertelig velkomst havde vi dog ikke fået på Kalvø: »På en sømtønde ved stranden sad en lille mørk mand og stregede i sandet med en kæp. Da vi gik forbi, løftede han hovedet og mønstrede os, uden at fortrække en mine og uden at mæle et ord. Det var den slesvigske Vanderbilt, Jørgen Bruhn.«

Nok krævede posten som korrespondancereder en arbejdsindsats, men der synes også at have været tid til andre aktiviteter. For det første dyrkede man som allerede antydnet et omfattende selskabsliv. Om sin mor, agent Bruhns første hustru, som døde 1852, fortæller Hans Bruhn bl.a., at det »var hendes største fornøjelse stedse at se hendes børn og børnebørn forsamlede omkring sig, ... et antal af omtrent 50 stk., og sådant skeete gjerne ved enhver høitidelig leilighed f.eks. hver påske- og pintsedag, hver markeds torsdag som også første jule- og nytårsdag.«<sup>144</sup> Også hos Hans Detlef Bruhn på Høgebjerg var der hyppigt stort gæstebud; en efterkommer fortæller, at man på almindelige søndage ofte samledes 54 personer omkring spisebordet, og at værtinden i huset havde indført den elskværdige skik altid at dække op til én mere end beregnet: »Til den uventede gæst«, hed det. »Jagtselskaberne taler man endnu om i familien«, skriver en efterkommer mere end 80 år senere. Ved disse lejligheder blev der ikke sparet på de svære rødvine og den franske cognac.<sup>145</sup> Ligeledes på Dalholt har man været rede til at beværte og underholde et større antal gæster. Det fremgår af skiftet efter Jacob Adolph Bruhn, hvor den godt 20 sider lange opgørelse over det i øvrigt urbant prægede indbo bl.a. omtaler 50 flasker vin og et forte-piano.<sup>146</sup>

At der netop på Dalholt stod en Diana-figur på gårdspladsen var forresten ingen tilfældighed, for mange af egnens redere var ivrige jægere. »Mine oncler«, skriver Hans Bruhn og

hentyder vel til de før omtalte farbrødre samt Jacob Bendixen, »drev krybskytteriet på storartet fod ... Skovfoged Petersen ... pleiede gerne at deeltage ved fortæringen af disse stykker vildt, og blev derved gerne drukket mange flasker god vin.«<sup>147</sup> Dette var dog i tiden, inden onklerne fik egen jord at jage på. Hans Bruhn selv drev jagt »med lidenskab«, som han udtrykker det. Interessen herfor vakte allerede, mens han som 18-19-årig i begyndelsen af 1830'erne holdt en pause i sejladsene for at »lære navigationen« hjemme. Først tog han ophold på Dalholt, men der »lærte jeg jagten ... istedet for navigationen. Samuel Paulsen var antaget til forvalter dersteds, og vi to unge mennesker dreve gerne omkring om dagen med bøssen ... Seenere om vinteren kom (jeg) op på Høckebjerg hos oncle Hans (Detlef) Bruhn for derfra at frequentere navigationsskolen hos Peter Boisen i Skovbye, dog havde jeg nu fået smag for jagten, og istedet for at gå i skole, gik jeg den største part af tiden med oncle på jagt, og oplevede her en ret behagelig tid.«<sup>148</sup> Ude på Nymølle, hvor Hans Bruhn slog sig ned efter sine år som kaptajn, havde han senere »en stor meute af fine støver hunde, som han selv lagde til af og gav sig af med som var det tænkende væsener.«<sup>149</sup> Også Martin Bahnsen, der var korresponderende reder for et par skibe,<sup>150</sup> synes at have været en ivrig jæger. I efteråret 1864 skriver han i sin dagbog: »Jagterne er begyndt«, og mellem den 17. oktober og 12. november var han på jagt ikke mindre end otte gange forskellige steder i omegnen af Åbenrå.

Som en sidste side af denne nærmest storborgerlignende livsførelse kan nævnes, at mange af rederne også dyrkede sejlsport. Om sommeren havde Michael Jepsen sin kutterriggede lystsejler liggende for anker på fjorden ud for villaen, og han sejlede ofte og gerne i den. »Det var en prægtig båd, som løb forbi alle de andre åbenråske sejlere, og som M. Jepsen forstod at sejle udmærket«, mindes datteren.<sup>151</sup> Sejlsporten dyrkedes ligeledes i

de foregående generationer af redere. Således skal Hans Detlef Bruhn, der døde 1858, have været en ivrig lystsejler,<sup>152</sup> og i midten af 1860'erne ejede nevøen Hans Bruhn, vist nok i fællesskab med sine brødre, en »smuk sejl-båd, Chineseren kaldet. Samme var 24 fod lang, spids for og bag og metalbeslået. Den førte 4 sejl. Navnet Chineseren havde vi givet den, fordi den var bygget efter kinesisk mønster af vore skibsbyggere.<sup>153</sup> Endelig kan nævnes, at også kaptajn Wolle Jessen Schmidt på Skarrev i 1860'erne ejede en lystbåd.<sup>154</sup> – Et yndet mål for udflugterne var et skovklædt område ude ved Strågård, som Jørgen Bruhn »i året 1835 lod anlægge med smukke gange, lysthuuse, broer og bænke, som af det apenrader publikum seenere om sommeren blev meget afbenyttet, især da man kunde seile ned til det lille huus ved stranden, hvor fader havde ladet anlægge en lang anlægsbroe ud i vandet, så de større både kunne lægge heelt ind til broen.«<sup>155</sup>

At dømme efter disse spredte træk må redernes herskabelige forbrugsmønster og livsstil have slugt en ikke helt ringe andel af deres indtægter.

Kilderne tillader os desværre ikke at komme nær så tæt ind på livet af alle de søfolk, der fortsatte som menige hele livet. Vi ved dog, at de fandtes, og at de var talrige,<sup>156</sup> ligesom det er indlysende, at de materielle vilkår, som de og deres familier levede under på skibene og hjemme, har været pauvre i sammenligning med kaptajnerne og redernes. Stadigt klarere synes det indtryk at tegne sig, at de i søfarten involverede mennesker fordeler sig på to skarpt adskilte *klasser*. På den ene side rederne (og delvist kaptajnerne), der ejede »produktionsmidlerne.« På den anden side klassen af menige, der måtte leve af at sælge deres arbejdskraft til en pris, som sjældent tåler sammenligning med deres arbejdsgivers indtjening fra søfarten.

## »Profitbegær« eller »virkelyst«?

Som det fremgik, blev tilværelsen nok behageligere, efter at man lagde det omflakkende liv som kaptajn bag sig, men der var ingenlunde tale om at gå på aftægt eller nyde sit otium allerede fra 40-års alderen.

Spørgsmålet, som nu melder sig, er derfor, hvad der var »drivkraften« bag disse menneskers stræben op gennem hierarkiet til søs og deres fortsatte erhvervsengagement, efter at de var gået i land?

Fra bogens indledning kan vi i lidt udvidet form gentage Johan Hvidtfeldts bud på motiverne bag Jørgen Bruhns karriere: »Drivkraften ... var måske ikke så meget hensynet til den by, hvis borger han var. Han arbejdede uden tvivl for at blive *rig, få indflydelse og magt*. Men vi har hans søns ord for, at han lønnede sine folk godt, og hans tanker kredsede i hvert fald ikke bare om personen Jørgen Bruhn, ligeså meget, måske mere var det *børnene* og den store *slægt*, han tænkte på.«<sup>157</sup>

Den marxistiske Gottlieb Japsen når i sin behandling af Åbenrås økonomiske historie 1850-64 frem til en mere kategorisk bedømmelse. Han karakteriserer Gustav Raben som »en rig, forhenværende kaptajn, der anser denne industrigren (skibsbyggeriet) for at være en god pengeanbringelse«, og mht. »Jørgen Bruhns store skibsværft ... kan man atter konstatere den samme *kapitalistiske* linje: værftet er også her et *middel til at forrente en kapital*.«<sup>158</sup> I overensstemmelse med denne vurdering bedømmer Japsen redernes investeringsmotiver og magtposition således: »Rhederne var de sande herskende i byen, og den kreds af personer – og endnu mere den kreds af familier – der ejede majoriteten af skibsparterne og derfor havde et ord at sige, var meget snæver. Af disse store rhedere var ikke alene hundreder af søfolk afhængige; hele skibsbygningsindustriens trivsel og dermed andre hundreders velfærd var afhængig af, om hovedrhederne anså sejlskibsfarten for *profitabel*.«<sup>159</sup>

Japsen er altså ikke i tvivl om, at åbenråsfarten i midten af forrige århundrede må betegnes som egentligt kapitalistisk og (hoved)rederne som »profitjægere.«

Det må medgives, at meget af det foregående peger i samme retning. Typisk for åbenråflåden var jo de gennemgående meget store skibe. Det enkelte skib var derfor en overordentlig kapital*tung* enhed, der beskæftigede et stort antal lønarbejdere. Massevis af disse tjente livet igennem kun til dagen og vejen, mens ejerne høstede overskud, der tillod dem et liv i luksus og overflod samt med støtte af udenlandsk kapital at anskaffe endnu større skibe. Agent Bruhn og Raben kunne endog etablere egne værfter, hvor de hver især beskæftigede langt flere lønarbejdere end på selv det største skib, og hvor vi genfinder klasse-skellet fra søfarten. At der endelig indenfor såvel skibsbyggeriet som søfarten ikke alene var grundlag for *klassemodsatninger*, men at disse også udmøntedes i konflikter, er der ligeledes givet eksempler på.

Ved siden af alle disse træk finder man imidlertid også nogle, der *ikke* kan siges at høre hjemme i udprægede kapitalistiske foretagender.

Nok er det nærliggende ligesom Japsen at betegne det som »typisk kapitalistisk«, når en velhaver som Gustav Raben etablerer et skibsværft uden selv at være uddannet skibsbygger og derfor må ansætte en konstruktør til at forestå driften.<sup>160</sup> Det samme træk går igen på Kalvø, hvor Bruhn ikke alene havde ansat en »skibsconstrukteur«, Søren Schmidt, som »gjorde tegningerne« og stod for byggeriet, men også holdt en smedemester, da værftet jo havde egen smedje. Imidlertid skal man være varsom med at forsøge at sætte folk som Bruhn og Raben i bås med den anonyme kapitalist, der ingen arbejdsmæssig forbindelse har med de foretagender, hans kapital er investeret i. Begge var de erfarne, forhenværende kaptajner, og de har bestemt ikke været uden indsigt i, hvad det ville sige at bygge et godt

skib. Tidligere så vi jo, at kaptajn Hans Matthiesen hver dag inspicerede på Paulsens værft, mens hans skib Caroline var under bygning; en række tilsvarende eksempler tyder på, at det – dengang som i vore dage – var helt almindeligt, at skibets kommende kaptajn førte tilsyn med byggeriet. Cimber (I) blev således i 1827 »bygget under oncle Hans (Detlef) Bruhns opsigt« og Cecrops (I) »under capt. Boy Bendixens opsigt«, ligesom Jørgen Bruhn angiveligt selv var involveret ved bygningen af sit første skib, Flora, i 1806, »som efter hans udsigende kostede ham meget arbejde, førend han kunde fåe det i flot vande.«<sup>161</sup> Om Bruhn ved vi desuden, at han med liv og sjæl fulgte den tekniske udvikling på området og i denne henseende spillede en vigtig rolle som lokal innovatør. Omvendt han og Raben altså nok på kapitalistisk vis havde ansat faguddannede eksperter til at forestå og lede den daglige drift på værfterne, så har kapitalejerens egen faglige ekspertise og personlige indsats her næppe været uden betydning for skibenes konstruktion og egenskaber.

Lader arbejdsorganisationen på værfterne sig ikke bestemme som entydigt kapitalistisk, fordi der er tale om nogle sammensatte forhold, så gælder dette i endnu højere grad for søfarten. Her må alle vore redere betegnes som udpræget *faguddannede*, idet de i løbet af deres karriere fra skibsdreng har lært det maritime »håndværk« fra grunden. På dette felt adskiller de sig i princippet ikke fra skibsbygmesteren, der selv er istand til at gå forrest i arbejdet på sit værft. Men modsat skibsbyggeren var det rederen praktisk umuligt at drive sin virksomhed uden ekspertbistand. I det daglige fór skibene verden rundt uafhængigt af hverandre, hvorfor han naturligvis var afskåret fra at være tilstede på dem alle. Arbejds-mæssigt involveret i driften var rederen dog, modsat den ægte kapitalist, idet han hjemmefra bl.a. sørgede for, at skibene fik ladninger at sejle med.

Går vi videre til ejerforholdene, så var disse ganske enkle indenfor skibsbyggeriet – hvert værft havde én ejer, faguddannet eller ej. I søfarten er billedet igen mere blandet, idet nogle skibe har med- eller selvejende kaptajner, mens andre føres af kaptajner, der kun er ansatte. Den sidste type kan betragtes som en parallel til de værfter, hvor ejeren havde »købt« ekspertbistand i form af en skibskonstruktør, hvilket jo var et »*typisk kapitalistisk*« træk, hvorimod de med- og selvejende kaptajner må betegnes som et *ikke udpræget kapitalistisk* træk. – Der er grund til at understrege, at disse forskelle ikke blot fandtes i den åbenråske flåde som helhed; de optræder også side om side i det enkelte *rederi*.

Inden disse noget indviklede kendsgerninger om lidt sammenfattes, skal der føjes en enkelt, markant detalje til det eksisterende billede af kaptajnerne. Noget tyder nemlig på, at skønt den videre karriere afhang af, om de i løbet af deres år som kaptajn fik opsparet en større formue, så betragtedes denne tid ikke som et rent og skært middel til at tjene penge. At selve sejladsen og dette at have med skibe at gøre kunne være forbundet med noget *lystbetonet*, derom vidner bl.a. følgende passage fra Hans Bruhns erindringer.<sup>162</sup> Året er 1835, hvor Hans Bruhn efter at være afmønstret som 1. styrmand gennem nogen tid havde gået i Rio de Janeiro og spejdet længselsfuldt efter fregatten Maria, som faderen havde udset ham til at føre: »Endelig langt om længe såe jeg en morgen et tremastet dansk skib ... signaleret på flagstokken, og vistnok fåe kunde have blevet så glad som jeg, da jeg fik vished om, at det var skibet Maria ... Jeg lod mig strax sætte ombord ... og følte mig så usigelig lykkelig, da jeg kom over på skibet, hvor jeg for den nærmeste fremtid skulde spille hovedrollen, og jeg kan endnu den dag i dag med god samvittighed sige, at jeg der har oplevet mine bedste og lykkeligste dage. Jeg var ganske ung endnu, kuns 23 år gammel, men jeg kan med sandhed sige, at jeg følte mig ganske denne

post voxen og var det også, følte energi i mig, levede kuns for mit skib, og var det min største fornøjelse at holde det smukt istand, gøre hurtige reiser dermed, og ingenting gik mig over mit skib, ... som jeg anså for mit hjem, min familie og mit alt.«

Sjældent fører kilderne os så tæt ind på livet af personerne og deres tanker om tilværelsen, men at Hans Bruhn ikke var den eneste kaptajn, der nærrede stærke følelser for sit skib og sin daglige gerning, skinner tydeligt igennem i mange af de øvrige personlige optegnelser.

## Sammenfatning

Som fremgæet er det et alt andet end entydigt billede, der møder en, når man ser nærmere på forholdene i og bag den åbenråske flåde i 1800-årene.

På den ene side træffer man en række træk, der umiddelbart må betegnes som typisk kapitalistiske. Der var tale om meget store og derfor kapitalkrævende skibe, fortrinsvis råsejlere, med tilsvarende store mandskaber. Besætningen på det enkelte skib var organiseret i et pyramideformet hierarki, hvis top var så snæver, at der ikke var plads til, at alle, som trådte ind på nederste trin, automatisk endte deroppe. Og med den hyre, man fik som mægler, ville det tage langt over 100 år selv at spare sammen til et skib. Ejeren eller parthaverne tjente derimod i disse gennemgående gunstige tider ofte styrtende med penge, som de dels satte i nye, endnu større skibe og dels anbragte i andre virksomheder og fast ejendom. Det sidste tjente ikke blot som økonomisk sikkerhed under rederne, men indgik også som et led i deres storborgerlignende levevis og forbrugsmønster. Materielt har der været en markant forskel på de to klassers levevilkår.

Ved siden af disse træk, og vel at mærke også i det enkelte rederi, støder man dog samtidig på en række andre, som gør, at man

alligevel tøver med at stemple hele affæren som rent kapitalistisk.

For det første er der den korresponderende reder, der gennem sin karrieres første 25 år har lært erhvervet helt fra grunden, og som modsat den ægte kapitalist selv tager sig af nogle centrale arbejdsfunktioner. For det andet kan næppe heller af de mange med- og selvejende kaptajner betegnes som et udpræget kapitalistisk træk. Det samme gælder den kendsgerning, at det i hvert fald for nogle ikke kun var mulighederne for at tjene mange penge, der gjorde stillingen som kaptajn tillokkende; nok så vigtigt var tilsyneladende, at holdningen til arbejdet kunne præges af lyst, ja efter at man var gået i land, dyrkedes »faget« ligefrem som en sport i form af lystsejlad. Endelig må man sige, at peger allianceerne med udenlandske investorer umiddelbart i retning af noget kapitalistisk – Japsen er ikke i tvivl om, at der lå et profitmotiv bag hamborgernes køb af åbenråske skibsparter<sup>163</sup> – så påpeger han jo også, at de øvrige parthavere næsten udelukkende var lokale folk, som i forvejen var nært knyttet sammen af slægts- og venskabsbånd, og heller ikke det kan man vel kalde et udpræget kapitalistisk træk.

Opdagelsen af disse meget *sammensatte* forhold betyder, at det på det foreliggende grundlag vil være hasarderet at forsøge at besvare den problemstilling, undersøgelsen tog afsæt i. For når selve den økonomisk-arbejds-mæssige ramme om karriereforløbene ikke umiddelbart lader sig gennemskue og karakterisere entydigt, så er det heller ikke muligt – anskuet fra karrierens start – at afgøre præcist, hvad der skulle til for at føre den helt igennem. Nok kunne det fastslås, at det i hvert fald krævede, at man hele vejen tilegnede sig stadig flere faglige kvalifikationer, men i realiteten var der jo ikke plads til, at alle fagligt kvalificerede nåede helt til tops. Og som det fremgik, er den såkaldte »sunde fornuft« videnskabeligt set et tvivlsomt hjælpemiddel,

når det drejer sig om at blotlægge, hvordan »fårene skilles fra bukkene.«

Nu lykkedes det jo for nogle at stige helt til tops i hierarkiet, men her aktualiseres vanskelighederne ved at gennemskue den økonomisk-arbejdsræssige ramme blot på en anden måde. For når rederne på den én gang ligner og adskiller sig fra den ægte kapitalist, så er det heller ikke umiddelbart til at afgøre, hvilken rolle karrieren og arbejdet spillede i deres tilværelse. Nu var det dem, der sad i toppen og

var med til at definere vilkårene for de øvrige, men motiverne bag deres dispositioner er mildt sagt uklare. »Profittørst« synes at være lige så oplagt som »virkelyst« – for nu at nævne et par muligheder.

Skal der tegnes et mere klart billede af, hvad disse karriereforløb forudsatte og i sidste ende gik ud på, må der gennemføres en *strukturel* analyse af selve rammen, de foregik inden for, såvel som af den levevis, karrieren var en del af.



Skønt mange af egnens kaptajner gik i land i 40-årsalderen, slap de ingenlunde forbindelsen til søen. Ikke alene var det almindeligt at videreføre karrieren som skibsreder resten af livet, men mange fortsatte også med at sejle for fornøjelsens skyld. Her er det Michael Jebsen, der sidder ved roret i sin elegante lystsejler på Åbenrå fjord.

## KAPITEL 2

# Teoretisk-metodisk grundlag

I dette kapitel fremlægges det teoretisk-metodiske grundlag for det videre arbejde. Siden må de efterfølgende kapitler vise, om den her anvendte analysemåde er ligeså givende i en *historisk* undersøgelse – med alt hvad det indebærer af særlige tekniske problemer – som den bl.a. i Thomas Højrup's bog, *Det glemte folk*, har vist sig at være ved studiet af *nutidige* livsformer og samfundsforhold.<sup>1</sup>

### Videnskabsteori og metode

Videnskabsteoretisk bygger den historiske materialisme og dermed også den højrupske livsformsteori på den *strukturelle dialektik*. Dette indebærer, at de videnskabelige begreber, der opereres med, er dannet på en anden måde end de såkaldte empiriske eller ideologiske begreber, det almindelige dagligsprog består af.

Karakteristisk for *dagligsprogets* begreber er således, at deres indhold henviser til »ting« og »forhold«, der befinder sig uden for begrebet selv, nemlig »ude i virkeligheden«. Disse begreber fungerer altså som etiketter, hvormed man sætter ord på sig selv og sin omverden.

En ulempe ved sådanne begreber – eller rettere: det, der gør dem tvivlsomme som videnskabelige redskaber – er, at deres indhold ikke er entydigt, men tværtimod må afhænge af, hvem der bruger dem, og på hvad de anvendes. Et tilsyneladende almentgyldigt begreb som »arbejde« har således en vidt forskellig betydning for den selvstændige erhvervsdrivende og for lønarbejderen ved samlebandet. Og forskellene går vel at mærke ikke kun på de konkrete forhold, såsom hvor man

arbejder og med hvad; som det senere vil fremgå, stikker de langt dybere.

I modsætning til de empiriske begreber er et *videnskabeligt* begreb ifølge den strukturelle dialektik karakteriseret ved altid og kun at være defineret inden for rammerne af et lukket system af begreber, en *begrebsstruktur*. Elementerne i en sådan henter udelukkende deres indhold i de gensidige, logiske *relationer* begreberne imellem. Fordi de således implicerer hverandre med logisk nødvendighed, opnår de den stringens og indbyrdes sammenhæng, som empiriske begreber per definition savner.

Umiddelbart forekommer det måske paradoksalt, at netop en strengt logisk begrebsstruktur kan være empirifølsom. Sagen er imidlertid, at hver gang den anvendes i analysen af konkrete forhold, dvs. et empirisk materiale, så sættes selve begrebsstrukturen og dens forudsætninger på spil. Dette er i sidste ende grunden til, at denne form for teori kan befrugtes af de praktiske erfaringer, forskerne i tidens løb får, når de anvender deres begreber.

En følge af disse principper er, at der er brudt med den klassiske bestræbelse på at give årsagsforklaringer. En videnskabelig analyse af et givent fænomen består ifølge den strukturelle dialektik i, at man »afdækker« fænomenets *indre struktur* tilligemed de *ydre betingelser*, som denne struktur forudsætter som sine nødvendige og tilstrækkelige vilkår. Denne såkaldt *specificerende analysemåde* går kort sagt ud på logisk at (re)konstruere de interne og eksterne træk og betingelser, som fænomenet rummer og forudsætter.

Da undersøgelsen her jo sigter mod at forstå og forklare nogle bestemte træk i en given levevis, må opgaven ifølge denne analysemåde være at afdække de karriererelevante inter-

ne træk i levevisen såvel som de eksterne forhold, der betingede og muliggjorde dens indre struktur. Dette mål søges nået ad to veje:

1. På den ene side gælder det om at afklare, hvilken »plads« karrieren har i levevisen, dvs. hvilken rolle den spiller i forhold til resten af levevisen, samt hvilke krav levevisen via karrieren må stille til sine omgivelser.

Grunden til at det er nødvendigt at analysere karriereforløbenes plads i levevisen som helhed er, at *alle* – også de søfolk, der ikke gør karriere – starter i bunden af hierarkiet. Dette forhold giver nemlig anledning til en forestilling om, at alle »vil det samme«, men at nogle bare er dygtigere end andre. Denne forestilling er dog ved nærmere eftertanke uholdbar, ligesom den kan blokere for andre og måske mere relevante forklaringsmodeller. Der er snarere tale om, at arbejdet er af vidt forskellig betydning for de forskellige søfolk, fordi det indgår i vidt forskellige *livsmønstre*. Derfor lagdeles søfolkene ikke blot ud fra deres individuelle evner, men også og primært fordi de er bærere af vidt forskellige *livsformer*.

2. Med udgangspunkt i karriereforløbene er det allerede nu muligt at udpege to ydre forudsætninger, der er fundamentale for redernes livsform(er), og som begge retter sig imod den økonomisk-arbejdsræssige ramme, de foregik inden for. For det første at arbejdskraften i denne ramme skal være *hierarkisk* organiseret, og for det andet at det skal være muligt for (nogle af) søfolkene, der jo alle starter på nederste trin, at *avancere* til tops.

Begrebet »karriere« forudsætter således i denne sammenhæng begrebet »hierarki«. Denne konstatering åbner perspektivet, idet betingelserne for hierarkiets eksistens som sådant i næste omgang bliver af fundamental betydning som mulighedsbetingelse for karrieren.

Hierarkiets mulighedsbetingelser udgøres af selve den økonomisk-arbejdsræssige rammes mulighedsbetingelser, dvs. af rammens interne og eksterne funktionskrav. De ekster-

ne blev i vidt omfang indkredset i kapitel I, og det samme gælder i nogen udstrækning de interne, der dog på flere punkter viste sig så sammensatte, at de ikke umiddelbart lod sig gennemskue uden teoretiske hjælpemidler.

Disse »urene« forhold vil med *produktionsmådebegrebet* som teoretisk indgang blive søgt optrævlet i kapitel 3 til 5, og som led heri gennemføres en strukturel *livsformsanalyse* af søfolkene og i særdeleshed af de senere skibsredere.

Som forberedelse hertil præsenteres i det følgende først produktionsmådebegrebet i forbindelse med en kort skitse af dets forankring i begrebet »samfundsformation«. Dernæst specificeres de to produktionsmåder, der efter det hidtidige arbejde at dømme synes relevante at medbringe ved et fornyet angreb på de sammensatte forhold i åbenråflåden, nemlig den kapitalistiske produktionsmåde og den enkle vareproduktionsmåde. I sammenhæng hermed følger en foreløbig specifikation af fire forskellige, nødvendige og mulige livsformer, nemlig den selverhvervende livsform, lønarbejderlivsformen, karrierelivsformen og den borgerlige livsform.

## Produktionsmådebegrebet

Produktionsmådebegrebet vil som sagt være den teoretiske indgang, når analysen af åbenråflådens indre forhold skal genoptages i næste kapitel. Dette begreb er konstrueret som en sammenføjning af to gensidigt afhængige strukturer, nemlig

a. *produktionsforholdets struktur*, som fastlægger, hvordan færdigproduktet fra en given produktion skal fordeles, og

b. *arbejdsprocessens struktur*, som drejer sig om måden, hvorpå de i produktionen nødvendige komponenter, dvs. *redskaber, arbejde og råvarer*, tilføres og kobles sammen i produktionsprocessen.



Med sin særlige problematik retter produktionsmådebegrebet altså opmærksomheden mod selve organisationsprincipperne i produktionen og mod de betingelser, der er nødvendige for dens uforandrede opretholdelse.

Ligeså lidt som andre sociale fænomener kan en produktionsmåde imidlertid analyseres isoleret. Gennem teoriehistorien er der på grundlag af empiriske undersøgelser konstrueret en række forskellige produktionsmådevarianter og -undervarianter, der nærmere specificeret forudsætter hver deres yderligere begreber. Man kan også udtrykke det sådan, at de kræver hver deres særlige eksistensbetingelser opfyldt for at kunne realiseres.

For at illustrere dette kan vi tage *vareproduktionen* som eksempel – et eksempel, der i teoretisk henseende er relevant i forhold til den senere specificering af både den kapitalistiske og den enkle vareproduktionsmåde, og som desuden knytter an til produktionen inden for den åbenråske skibsfart. Den centrale *økonomiske* eksistensbetingelse for en vareproduktion er, at der findes et marked, hvor færdigprodukterne kan omsættes. En forudsætning for markedets eksistens er i næste omgang et juridisk system, der overhovedet muliggør vareudveksling, f.eks. ved at udforme og håndhæve regler der definerer (evt. en del af) indbyggerne som juridiske personer, der kan eje og dermed handle med varer. Begrebet »vareproduktion« forudsætter dermed et begreb om *juridiske*, sociale relationer. Når man på tilsvarende vis studerer de juridiske relationers forudsætninger, viser det sig, at de forudsætter et statsbegreb, dvs. *politiske* og *ideologiske*, sociale relationer.

Hermed er vi fremme ved *samfundsformationen*, der er den overordnede teoretiske konstruktion, produktionsmådebegrebet hører hjemme i, og som i udspecificeret form anvendes til at gennemlyse et givent samfund i en bestemt epoke af dets historie. Begrebet »samfundsformation« rummer mindst én produktionsmåde og alle dennes påkrævede eksistens-

betingelser af økonomisk, politisk/juridisk og ideologisk art, hvilket alt sammen er begreber om bestemte former for sociale relationer, ligesom produktionsmåden er det.

Nu er det jo ikke samfundet som sådant og i sin helhed, der er emnet for den foreliggende undersøgelse. Alligevel er der grund til at fremhæve to punkter, hvor den her anvendte udlægning af begrebet »samfundsformation« adskiller sig fra den klassiske marxisme.

Den klassiske marxisme opererer således med en overordnet samfundsmodel, hvor der bortset fra kortere »overgangsperioder« kun er plads til ét økonomisk system, dvs. én produktionsmåde. Økonomien, der betegnes som samfundets »basis«, forudsættes nemlig at determinere udformningen af det politisk/juridiske og det ideologiske niveau i »overbygningen«, hvorfor alle samfundets niveauer virker for en eliminering af andre og »svagere« produktionsmåder.

I modsætning hertil fastholder den her anvendte udlægning for det første, at der både globalt, nationalt og lokalt er fordele ved og brug for at kunne analysere samfundene med *flere* produktionsmådebegreber på en gang, istedet for at hævde, at kun én produktionsmåde er relevant. Et samfund kan altså rumme flere *sameksisterende* økonomiske systemer,<sup>2</sup> og for det andet må disse – som antydnet ovenfor i eksemplet om vareproduktion i almindelighed – studeres i nøje sammenhæng med de øvrige træk i samfundet, som de kan være *overdetermineret* af, herunder ikke blot andre produktionsmåder men også politisk/juridiske samt ideologiske strukturer.

## Livsformsbegrebet

Analyseret med produktionsmådebegrebet som indgang kan samfundet altså rekonstrueres teoretisk som en struktur af økonomiske, politisk/juridiske og ideologiske, *sociale relationer*. Særegent for en produktionsenhed som

struktur betragtet er imidlertid, at den ikke er af mekanisk art. I modsætning til en mekanisk struktur producerer den ikke nødvendigvis uafbrudt og optimalt, men kun i det omfang der er nødvendigt for reproduktionen af sine egne eksistensbetingelser. Disse eksistensbetingelser udpeges af enhedens egen, indre struktur, og det er derfor også den, der afgør, hvornår de er indhentet i tilstrækkeligt omfang.

Dette forhold åbner for en radikalt anderledes måde at udlæse produktionsmåden (og samfundet) på, nemlig fra relationernes *endepunkter*. Anskuet herfra lader de sociale relationer sig beskrive som forskellige former for selvproducerende praksis, der forudsætter hinanden, men som samtidig indebærer hver deres særegne problematik og ideologiske begrebsunivers.

Hermed er vi fremme ved det højrupske *livsformsbegreb*, der udgør en kulturvidenskabelig pendant til produktionsmådebegrebet. Pointen er, at der er tale om to forskellige og komplementære måder at anskue det samme på.

Livsformsbegrebet er skabt med henblik på det systematiske studium af de forskellige befolkningsgruppers og -klassers levevis og deres vilkår i samfundet. Ved analysen af en konkret levevis opfattes denne som en *praksis*, dvs. som en vedvarende eksistensmåde opbygget af *mål* og *midler*, der er gensidigt relaterede, og som udgør en sammenhængende helhed. Idet den således retter sig mod menneskers konkrete, *meningsfulde* og varige måder at leve på, er livsformsbegrebets problematik for det første *kulturel*. Analysen af en livsform er imidlertid ikke tilendebragt med afdækningen af dens indre sammenhænge; ligesom produktionsmådeanalysen omfatter den tillige en specificering af de ydre eksistensbetingelser og funktionskrav, som livsformens struktur udpeger som relevante og nødvendige. Livsformsbegrebets problematik er dermed både *kulturel* og *materialistisk*.

Ovenfor er der kort gjort rede for de teoretiske begreber »produktionsmåde« og »livsform«. Med henblik på de kommende empiriske analyser præsenteres her to produktionsmådebegreber samt fire dermed korrespondende livsformsbegreber.

## Den enkle vareproduktionsmåde

### *Produktionsforhold og arbejdsproces*

*Produktionsforholdet* i den enkle vareproduktionsmåde udmærker sig ved, at det er de umiddelbare producenter selv, dvs. de arbejdende mennesker, der ejer produktionsmidlerne og dermed også de produkter, de fremstiller. *Arbejdsprocessen*, som disse ejendomsforhold er føjet sammen med, er karakteriseret ved en samfundsmæssig arbejdsdeling; producenterne har specialiseret sig i fremstilling af hver deres produkt, og de må derfor bytte eller sælge produkterne til hinanden. Der er m.a.o. tale om *vareproduktion*.

### *Bytteværdi og pris*

Varebyttet på markedet, hvor produkterne afsættes, regulerer den samfundsmæssige arbejdsdeling producenterne imellem. Forudsætningen for at den enkelte kan opretholde sin produktion er, at han gennem salget af varerne kan dække de omkostninger, der er forbundet med deres fremstilling. Disse er i den enkle vareproduktionsmåde sammensat af de såkaldte *faste* omkostninger til producentens og produktionsmidlernes reproduktion samt de *stykafhængige* udgifter til råvarer. Til sammen udgør de varernes »kostpris« og svarer til deres bytteværdi.

Prisen, som producenten rent faktisk opnår for sine varer, afhænger imidlertid af markedets udbud og efterspørgsel. Overstiger udbudet efterspørgslen på den pågældende vare, vil prisen falde. Ender prisen med at ligge under varens bytteværdi, bør der ifølge den såkaldte *værdilov* ske det, at fremstillingen af varen ophører, fordi producenten ikke længere kan

bytte sig til de andre varer, der er nødvendige for at holde produktionen igang. Som følge heraf, siger værdiloven videre, mindskes det samlede udbud af varer, og forudsat at efterspørgslen er uændret, vil prisen atter kunne stige, og når den igen har nået et stade, der svarer til varens bytteværdi, vil der atter være grundlag for at genoptage produktionen.

Værdiloven bygger på den forudsætning, at producenterne normalt producerer med deres fulde kapacitet, således at de ikke kan imødegå et fald i stykprisen på deres varer ved at øge produktionen. Denne forudsætning kan imidlertid ikke tages for given, dvs. den gælder ikke med nødvendighed for alle produktionsmåder. I modsætning til den kapitalistiske produktionsmåde udmærker den enkle vareproduktion sig netop ved, at den enkelte enhed ikke producerer for at opnå en maksimal forrentning af investeringerne, men alene med det formål at kunne indkøbe de varer der er nødvendige for produktionsenhedens overlevelse. Det er m.a.o. ikke givet, at der produceres med fuld kapacitet altid. Falder markedsprisen i forhold til bytteværdien, vil den enkle vareproducent derfor – så længe prisen er højere end de stykafhængige udgifter – kunne svare igen ved at øge sin produktion, så der bliver indtægter fra flere solgte varer til at dække de faste omkostninger med. Når produktionen har til formål at opretholde en livsform som selvstændig vareproducent, vil en standsning af produktionen være den aller sidste udvej. Tværtimod vil producenten i perioder med for lav indtjening søge at opretholde produktionsenheden på grundlag af andre indkomstkilder, f.eks. ved selv at tage lønarbejde.

Som vist indebærer værdiloven, at markedsprisen på de enkle vareproducenters varer vil tendere imod at ligge på niveau med deres fremstillingsomkostninger. På samme måde betyder konkurrencen på markedet, at den teknik, der (i denne produktionsmåde) anvendes ved fremstillingen af en bestemt vare, vil tendere imod at befinde sig på et nogenlunde

ensartet stade. Hvis én producent indfører en mere effektiv teknik og dermed sænker sine samlede omkostninger per styk i forhold til de øvrige producenter, vil disse nemlig – for ikke at blive skubbet ud af markedet – i det lange løb være tvunget til at deltage i den tekniske udvikling.

### *Produktionsmåden og den selverhvervende livsform – Livsform 1*

Skal den enkle vareproducent kunne opretholde sin produktion og dermed overleve som selvstændig, må han fremstille noget, andre kan bruge; ellers kan han ikke afsætte det. Inden for sin produktionsenhed skal han forarbejde en råvare eller på anden vis tilføje en arbejdsgenstand nogle kvaliteter, så den får en brugsværdi for andre, som derfor vil købe den. Kort sagt må han derfor både besidde de produktionsmidler og de faglige kvalifikationer, der er nødvendige for at fremstille en vare, der kan sælges til dens bytteværdi.

I »det virkelige livs« produktionsenheder er det sjældent, at hele arbejdsprocessen varetages af en enkelt person. Oftest vil den forudsætte et samarbejde mellem flere, som hjælpes om de enkelte opgaver eller har delt dem imellem sig. Begrebet »den enkle vareproducent« drejer sig derfor ikke nødvendigvis om en individuel person men om en eller anden form for samarbejdende, social gruppe, der som sådan besidder og driver en produktionsenhed efter de ovennævnte principper.<sup>3</sup>

Som *livsform* betragtet forudsætter og indebærer dette en praksis, hvori produktionsenheden er et *mål*, der også er *middel*, nemlig til at forblive selverhvervende, og hvori leverancen af varer til markedet et det manipulerbare middel til indtjeningen. Nærmere bestemt er der tale om en selvreproducerende praksis, i hvilken samtlige gøremål er forbundet som mål og midler for hinanden og dermed udgør én organisk helhed.

Fordi det således er umuligt at adskille og sondre mellem selve vareproduktionen i virk-

somheden og den løbende genskabelse af den indre, nødvendige produktionsbetingelser, er det heller ikke muligt internt i livsformen at skelne mellem en egentlig arbejdstid og en egentlig arbejdsfri tid. Dette illustreres af, at selvstændige erhvervsdrivende aldrig er frie for virksomheden; når de alligevel netop opfatter sig som frie, er det i betydningen frie *producenter*, der selv bærer ansvaret for virksomheden.

Denne sammensmeltning af produktion og reproduktion modsvarer typisk af, at virksomheden i juridisk henseende har form af en såkaldt enkeltmandsvirksomhed. Dette indebærer, at ejeren – modsat aktionærerne i et aktieselskab, hvis økonomiske risiko er begrænset til det, de har stående i selskabet – hæfter for virksomhedens forpligtelser med hele sin formue.<sup>4</sup> Denne hæftelsesform er en fundamental juridisk mulighedsbetingelse for den enkle vareproduktion og dermed for den *selverhvervende livsform, livsform 1*, idet den ved at undlade at sætte skel mellem virksomhedsøkonomi og privatøkonomi gør det muligt at etablere og drive selvstændig virksomhed, selvom man ikke råder over en større, kontant formue; istedet står f.eks. huset, man bor i, og ens øvrige private ejendele som sikkerhed for virksomhedens forpligtelser.

Sammenlagt giver alle disse træk sig empirisk til kende i en ofte udstrakt *konjunktursistens*, dvs. det forhold at sådanne virksomheder viser sig istand til at overleve i konjunkturer, hvor andre giver op.

## Den kapitalistiske produktionsmåde

Denne produktionsmåde adskiller sig principielt fra den enkle vareproduktion, og dens begreb er, som det vil fremgå, på mange punkter bygget op som en kontrast hertil.

### *Produktionsforhold*

Karakteristisk for den kapitalistiske produktionsmådes *produktionsforhold* er således, at de umiddelbare producenter hverken ejer eller besidder produktionsmidlerne og dermed heller ikke færdigproduktet. Begge dele tilhører en klasse af ikke-producenter.

Som besiddelsesløse – i betydningen: uden egne produktionsmidler – må de umiddelbare producenter opretholde deres livsform ved at stille sig til rådighed som arbejdskraft for ikke-producenterne, der køber og anvender denne i forbindelse med deres produktionsmidler.

Den kapitalistiske produktionsmåde forudsætter altså begrebet »arbejdskraft« forstået som en *vare*, der udbydes til salg og dermed kan købes. I princippet er arbejdskraften derfor også underlagt værdiloven, ifølge hvilken en vares markedspris vil tendere imod at svare til dens bytteværdi, som igen må svare til dens kostpris. Arbejdskraftens kostpris udgøres af dens leveomkostninger, der afhænger af prisen på de varer, der er nødvendige for dens reproduktion. – På dette punkt er arbejdskraften som vare betragtet dog atypisk, fordi der *ikke* medgår en *bestemt* mængde varer til dens reproduktion – selv dens fysiske eksistensminimum er en ubestemmelig størrelse. Det ene stående ved varen arbejdskraft er derfor, at den *ikke i sig selv* har nogen bestemt bytteværdi. Derfor er niveauet for arbejdskraftens bytteværdi da også i sidste ende politisk fastlagt eller bestemt af udbud og efterspørgsel på (en særlig del af) arbejdsmarkedet, alt afhængig af hvilken type af arbejdskraft og historisk epoke der er tale om.

### *Arbejdsproces*

Ligesom i den enkle vareproduktion bygger *arbejdsprocessen* i denne produktionsmåde på en samfundsmæssig arbejdsdeling, idet der er tale om fremstilling af produkter, der som varer sendes til afsætning på markedet. Hertil kommer imidlertid en karakteristisk arbejds-

deling inden for den enkelte virksomheds rammer.

I den klassiske konstruktion af den kapitalistiske produktionsmåde fremstilles denne som en arbejdsdeling mellem på den ene side *ikke-producenten*, der som ejer af virksomheden har købt arbejdskraften og »leder og fordeler« arbejdet, og på den anden side de *umiddelbare producenter*, der ansættes enkeltvis og indplaceres i den allerede opstillede arbejdsdeling, hvor de hver især udfører en bestemt del af den proces, som arbejdsgenstanden gennemgår undervejs fra råvare til færdigt produkt.

Spørgsmålet er imidlertid, om arbejdsprocessen i denne sin klassiske fremstilling med rette kan betegnes som kapitalistisk i *egentlig* forstand. Før dette spørgsmål kan besvares, er det nødvendigt at fortsætte specificationen af produktionsmåden et stykke videre.

#### *Merværdi og kapital*

Et grundlæggende træk i den kapitalistiske produktionsmåde er, at arbejdskraften har to forskellige værdier. For at kunne hente den ind fra arbejdsmarkedet må ikke-producenten som nævnt betale for dens *bytteværdi*, men idet den jo anvendes i produktionen, får arbejdskraften også en *brugsværdi*. Brugsværdien forudsættes i denne produktionsmåde at være højere end bytteværdien, fordi denne forskel giver plads til en *merværdi*, der kan tilegnes af ikke-producenten, som har købt arbejdskraften. Det karakteristiske ved ikke-producenten er netop, at han ikke ville sætte sine penge i produktionen, hvis han ikke fik en merværdi ud af det. Penge, der forvaltes og cirkulerer på denne måde, betegnes med begrebet »kapital«. Kapital er kort sagt pengemidler, der sættes i omløb for at skabe merværdi.

#### *Den kapitalistiske vares bytteværdi*

Til den ovenstående række af omkostninger, der i denne produktionsmåde er forbundet med fremstillingen af en vare, mangler vi nu

blot at føje udgifterne til en arbejdsgenstand i form af råvarer for at kunne bestemme den kapitalistisk producerede vares *bytteværdi*.

Denne er sammensat af for det første kostprisen på den anvendte *arbejdskraft* (også kaldet variabel kapital), for det andet af kostprisen på de anvendte *produktionsmidler* og *råvarer* (konstant kapital) og for det tredje af den *merværdi*, kapitalen kræver til gengæld for sin tilstedeværelse. Kan varens markedspris ikke dække denne bytteværdis tre andele, vil produktionen ophøre. – Sammenholdt med den enkle vareproduktion, der jo ikke forudsætter noget merværdiafkast, viser det sig altså, at der på markedet findes varer med strukturelt forskellig bytteværdi.

#### *Profitratens distribution af kapitalen*

Det foregående ræsonnement forudsætter, at kapitalen kan trække sig ud af en produktion, hvis denne ikke er istand til at afkaste en merværdi. Den *egentligt kapitalistiske kapital* udmærker sig derfor ved, at den ikke er bundet til nogen bestemt produktion; tværtimod kan den *flyde* fra den ene virksomhed til den anden, på tværs af brancher og økonomiske sektorer. Vi skal nu se nærmere på, hvad det er der distribuerer kapitalen og styrer dens bevægelser i samfundet.

Ovenfor er nævnt, at ikke-producenten placerer sine penge i en produktion med det ene formål at kunne »pumpe« denne for merværdi. Eftersom merværdi udelukkende skabes af arbejdskraften (den variable kapital), kunne man umiddelbart vente, at kapitalen forrentes bedre i *arbejdsintensive* produktionsgrene, end den gør i de *arbejdsektensive*, hvor man har større omkostninger til produktionsmidler (konstant kapital). Således forholder det sig nu ikke. Hvis nemlig forrentningen og dermed tilskyndelsen til at investere i en sådan produktion er relativt ringe, vil det resultere i et tilsvarende lille udbud af varer i forhold til efterspørgslen; varens pris vil derfor kunne stige, indtil der enten er kompenseret fuldt ud

for (mer)udgifterne til den konstante kapital, eller ny kapital er strømmet til og har øget produktionen og dermed vareudbudet. – Et tilsvarende tankeeksperiment kan man anstille med den arbejdsintensive produktion, blot spejlvendt: en høj forrentning nærer investeringslysten, hvorfor vareudbudet øges med vigende priser til følge; dermed falder også forrentningen, indtil den rammer niveauet for de arbejdsintensive produktioner, eller en del af kapitalen er søgt bort og vareudbudet dermed er sænket.

Det viser sig altså, at forrentningen principielt kan være den samme, uanset hvilken produktion der er tale om, idet prisniveauet og konkurrencen samt kapitalens evne til at flyde vil virke for en udligning af forskellen.

Anskuet fra den kapitalistiske investors synsvinkel indebærer dette for det første, at når overskuddet fra en given produktion skal vurderes, må det blive på baggrund af den mulige forrentning i alle de øvrige produktioner i samfundet, som kapitalen alternativt kunne anbringes i. Og for det andet indebærer det, at det selvfølgelig er hele den indskudte kapital, der skal forrentes tilfredsstillende, og ikke kun overskuddets oprindelige kilde, den variable kapital.

Hermed er der ikke længere tale om en merværdi i egentlig forstand, men om et udlignet overskud, der rummes i begrebet »profit«. Når en kapitalanbringelse bedømmes, er det altså ikke merværdien som sådan men profitten, kapitalisten ser på. Ligesom markedsprisen virker regulerende på produktionen, således virker samfundets gennemsnitlige profitrate regulerende på distributionen af kapitalen og styrer dens bevægelser.

Så vidt specificeret er der heller ikke længere tale om en bytteværdi for den kapitalistisk producerede vare, idet kravet om merværdi er blevet til et krav om profit. Istedet taler man om varens produktionspris, som altså er sammensat af udgifterne til den samlede, investerede kapital plus en forrentning heraf,

som svarer til en i princippet gennemsnitlig profitrate.

#### *Produktionsforhold og arbejdsproces igen*

Med disse videre bestemmelser er det muligt at vende tilbage og specificere de grundliggende strukturer, produktionsforholdet og arbejdsprocessen, yderligere. Dette vil i næste afsnit danne grundlag for en præsentation af de særlige livsformer, som den kapitalistiske produktionsmåde muliggør og forudsætter.

I den klassiske konstruktion af denne produktionsmåde fremstilles det som kapitalistens »arbejde« at stå for indkøbet af arbejdskraften, ledelse og fordeling af arbejdet, opstilling og kontrol af maskiner, ligesom også han sørger for produktivitetsudvikling og til sidst afsætningen af de færdige varer. Spørgsmålet, der rejstes for lidt siden, er imidlertid, om en arbejdsproces, hvor kapitalejeren personligt varetager de driftsmæssige dispositioner, kan betegnes som kapitalistisk i bogstavelig forstand.

I den vel egentligt kapitalistiske variant af produktionsmåden må kapitalerne per definition være istand til at flyde. Deres bevægelsesmuligheder kan derfor ikke tillades indskrænket af ejernes særlige erhvervsmæssige kvalifikationer som producenter og disponenter. Skal kapitalerne virkelig distribueres efter den gennemsnitlige profitrate, må alle opgaver i virksomhederne derfor varetages af indkøbt arbejdskraft, også i ledelsen. Under optimale betingelser kan virksomhederne organiseres efter juridiske principper, der på den ene side åbner for løbende ind- og udslusning af kapital, og som på den anden side muliggør risikospredt investering. Disse eksterne funktionskrav tilfredsstilles af aktieselskabsformen, der begrænser den enkelte aktionærs risiko til det, han har skudt i selskabet, mens han ikke hæfter for dets forpligtelser med sin øvrige formue.

I sin rene form fandt man den kapitalistiske arbejdsproces inden for den klassiske

storindustriens virksomheder, hvis hierarkisk opbyggede arbejdsdeling hvilede på en udpræget adskillelse mellem fysisk og åndeligt arbejde. Denne arbejdsproces tilkalder således både en rutinebeskæftiget arbejdskraft til de opgaver, hvor den tidligere fornødne håndværksmæssige kunnen er indbygget i maskinsystemet, og en højtudviklet ekspertise til at varetage ledelse, management og fornyelse i virksomheden.

### *Produktionsmåde og livsformer*

Ligesom i den enkle vareproduktion viser det sig altså, at den kapitalistiske produktionsmåde giver anledning til nogle særlige krav, vilkår og muligheder for de involverede livsformer. Mens produktionsmåden ovenfor er stillet op som en struktur af sociale *relationer*, så anskues den i det følgende fra relationernes *endepunkter*; den skal m.a.o. udlæses som en række principielt forskellige former for selvreproducerende praksis, der forudsætter hinanden, men som samtidig indebærer hver deres særegne problematik og ideologiske begrundelser.

Mens den (rene) enkle vareproduktion blot muliggør og forudsætter én sådan livsform, så indeholder den kapitalistiske produktionsmåde allerede i sin simpleste udgave *to* endepunkter med hver deres særegne praksis – svarende til de positioner, som henholdsvis kapitalen og lønarbejdet indtager i strukturen. I den ene ende er der således en *investorpraksis*, som drejer sin om anvendelse af arbejdskraft med henblik på at producere merværdi, mens der i den modsatte ende er tale om en *lønarbejderpraksis*, hvis grundtræk er, at man stiller sin arbejdskraft til rådighed mod betaling.

I den første specifikation af produktionsmåden forudsættes investoren selv at sørge for, at den indkøbte arbejdskraft anvendes tilstrækkeligt produktivt. Indføres nu den forudsætning, at kapitalen kan flyde fra sektor til sektor i forhold til den gennemsnitlige profit-

rate, må den som bekendt frigøres fra de bånd, ejerens personlige kvalifikationer som producent og disponent udgør. Den flydende kapital forudsætter m.a.o. eksistensen af investeringsobjekter i form af virksomheder, som ikke drives af ejeren selv men af ansatte eksperter. – I denne variant indeholder den kapitalistiske produktionsmåde derfor et *tredje* endepunkt, en *lederpraksis*, der tillader, at ejeren ikke længere selv står for virksomhedens drift.

I de følgende afsnit foretages en første specifikation af de mål og midler, der indgår i og konstituerer de tre forskellige livsformer, som den kapitalistiske produktionsmådes relationer kæder sammen.

### *Lønarbejderlivsformen – Livsform 2*

Det grundlæggende træk i lønarbejderlivsformen er, at man sælger sin arbejdskraft – eller mere præcist udtrykt: en del af sin *tid* – imod en på forhånd *aftalt* betaling. Idet man ikke råder over egne produktionsmidler, er det istedet godtgørelsen for den tid, hvori man stiller sig til rådighed, der er grundlaget for ens eksistens. Der er således tale om en selvreproducerende praksis, hvor man ved at »gå på arbejde« opnår en indkomst, hvormed man kan betale de varer (mad, bolig, fornøjelser osv.), som man forbruger – et produktivt forbrug, som både gør det nødvendigt og muligt også at gå på arbejde den næste dag og den næste igen.

Som vare betragtet er denne arbejdstid speciel, fordi den *i sig selv* hverken har nogen bestemt brugsværdi eller bytteværdi; *i sig selv* er denne tid ikke noget værd, og det koster ikke noget bestemt et producere den. Når nogen alligevel vil købe andres arbejdstid, er det selvfølgelig, fordi den har en *potentiel* brugsværdi, men dennes faktiske størrelse afhænger af, hvor produktivt den anvendes af køberen.

Når varens arbejdstid ikke har nogen bestemt kostpris og dermed heller ikke nogen given bytteværdi, må prisen – forudsat at der er tale om et frit marked – aftales *individuel*

mellem køber og sælger. Slutter lønarbejderne sig derimod sammen for at *monopolisere* salget af deres arbejdstid, er der grundlag for at opnå et generelt mindsteprisniveau. Empirisk kender vi dette fra dannelsen af fagforbund, mens køberne på tilsvarende vis slutter sig sammen i arbejdsgiverforeninger, der monopoliserer købet af arbejdstid. Hermed opstår muligheden for, gennem forhandlinger parterne imellem, at nå frem til generelle, *politisk* fastsatte priser på de forskellige typer af arbejdskraft, de såkaldte løntariffer.

Om arbejdstiden anvendes produktivt eller ej, er under disse betingelser som sagt alene køberens ansvar. Set fra *lønarbejderens* side er der kun tale om, at man stiller sig til rådighed og lader sig sætte i arbejde; hvor meget eller hvor lidt, man rent faktisk får lavet i arbejdstiden, er i princippet uden indflydelse på den kendsgerning, at man har solgt en del af sin tid til en forud aftalt pris. Grundliggende for den *lønarbejderpraksis*, som herved muliggøres, er således, at der i modsætning til f.eks. den selverhvervendes praksis *ikke* er noget *manipulativt* forhold imellem arbejdsindsats og betaling.<sup>5</sup> Derfor *kan* arbejdet for den enkelte få karakter af et rent og skært, men »passivt« *middel* til at opnå en indkomst.

Når lønarbejdet er et rent middel, deles livet i »arbejdstid« og »fritid«. I denne begrebsverden er arbejdstiden et middel til et mål, der ligger udenfor arbejdet. Herved fremkommer begrebet *fritid*, hvor indkomsten forbruges, og hvor man er uden ansvar og pligter over for virksomheden.

Hvordan denne fritid kan forme sig, og hvad der giver den mening for den enkelte, er der i princippet ingen grænser for, så længe relationen imellem *arbejdstid* som middel og *fritid* som mål ikke opløses. Bortset fra denne adskillelse, som er fundamental i *lønarbejderlivsformen*, *livsform 2*, er der på lignende måde heller ingen grænser for, hvilken betydning lønarbejderen kan lægge i udførelsen af de konkrete gøremål, han er beskæftiget med

i arbejdstiden; i princippet er der plads til alt lige fra en højt udviklet fagstolthed til ligegyldighed.

### *Den karriereorienterede livsform*

#### *– Livsform 3*

Mens frihed set fra lønarbejderlivsformen er noget, der hører til uden for arbejdet, så forholder det sig stik modsat i både den selverhvervende livsform og i *den karriereorienterede livsform*, *livsform 3*. Som det vil fremgå, betyder dette dog ikke, at der er tale om et fælles arbejdsbegreb i de to sidste.

Ligesom i lønarbejderlivsformen er der i den karriereorienterede tale om en praksis, der reproduceres på grundlag af salget af ens egen arbejdskraft. Varen arbejdskraft er dog af en principielt anden karakter. I stedet for at stille sin arbejdstid til *andres* disposition er det tværtimod evnen til *selv* at disponere, man sælger som karriereorienteret. Det drejer sig derfor ikke om at lade sig sætte igang men om at sætte sig selv og andre igang – det er ekspertise, initiativ og løsning af konkrete opgaver, man tilbyder.

Som allerede nævnt forudsætter og betinger denne særlige arbejdskrafts plads i produktionen i første omgang, at de i virksomhederne investerede kapitaler er gjort uafhængige af deres ejeres kvalifikationer som producer og disponenter. Nærmere specificeret betinges og muliggøres den af dén stadige kamp, som hver enkelt virksomhed må føre for at overleve og reproducere sin egen kapital – en kamp, som atter betinges af en indbygget dobbeltmodsatning i denne produktionsmåde. For det første er der modsætningen mellem alle enkelt-kapitalerne, dvs. de forskellige virksomheder og selskaber der leverer til de samme markeder, og som dermed er underkastet en konkurrence, der tvinger den enkelte til at følge med i den tekniske udvikling for ikke at blive skubbet ud af markedet. Hertil kommer så denne produktionsmådes grundlæggende



de modsætning mellem kapital og lønarbejde og den heraf følgende klassekamp mellem ikke-producenter og umiddelbare producenter om merværdien, som sammenlagt med konkurrencemekanismen resulterer i et veritabelt teknologikapløb.

Denne overlevelseskamp kræver højt kvalificerede virksomhedsledere, som kan sikre, at arbejdskraftens produktivitet hele tiden udvikles, således at den enkelte virksomhed mindst kan holde trit med konkurrenterne. For virksomheden er det derfor afgørende, at det, den køber, når den ansætter en leder, er en eneret til hans kvalifikationer, som stiller den stærkt i forhold til konkurrenterne. Som vare betragtet er det derfor ikke en hvilken som helst arbejdskraft, man sælger som karriereorienteret, men derimod en kvalitetspræget og unik indsats. Derfor betales den heller ikke med en fast tarif men i forhold til kvalitet og opnåede resultater.

Lederens løsning af opgaverne forudsætter, at han tildeles *dispositionsfrihed*; uden frihed til at disponere har han ikke mulighed for at skabe nye og bedre resultater. Omvendt fordrer virksomheden, at lederen engagerer sig i arbejdet; han engageres til at engagere sig i opgaverne. Dette forudsætter og muliggør et arbejdsbegreb, hvori dette at have frihed til at disponere ikke er noget ydre mål, men tværtimod er en integreret del af engagementet selv, idet dispositionsfriheden i kombination med arbejdets kvalitet jo selv er *midlet* til at skabe de resultater, der tæller.

Tænkes dette arbejdsbegreb og denne praksis realiseret i et *karriereforløb* (der ifølge sagens natur ikke kan indledes med en topposition), så er »succes« i arbejdet på én gang *mål* og *middel* for den enkelte, idet det må være med henvisning hertil, at den karriereorienterede ønsker og kan sætte styrke bag kravet om øget dispositionsfrihed. På tilsvarende vis er det disse opnåede resultater, der er begrundelsen, når virksomheden forfremmer en medarbejder, eller han opnår ansættel-

se på et højere niveau i en anden virksomheds hierarki.<sup>6</sup>

Når målet i den karriereorienterede praksis således ligger indenfor arbejdet selv, må andre gøremål få karakter af midler i forhold til dette. Idet arbejdet selv er et engagement, lader det sig ikke som i lønarbejderlivsformen kontrastere af en egentlig fritid, hvor man gør, hvad man har lyst til og »realiserer sig selv«. Det lader sig højst *supplere* af »udenomsaktiviteter«, som har karakter af »afkobling«, hvor man »lader op« eller på anden måde lægger grunden til nye indsatser.

### *Den borgerlige livsform*

#### *– Livsform 4*

Endnu er det relativt beskedent, hvad der foreligger af empiriske livsformsanalyser af denne praksis, og den lader sig derfor heller ikke præsentere med samme detaljeringsgrad, som de øvrige livsformer efterhånden gør. De almene og dermed også grundlæggende bestemmelser af denne *borgerlige livsform, livsform 4*, ér dog foretaget.

I det foregående er således vist, at denne livsforms plads i den kapitalistiske produktionsmåde udgøres af den position, kapitalen indtager i strukturen. Udlæst som endepunkt for de relationer, hvis modsatte poler er salget af arbejdstid og salget af management, indebærer og forudsætter kapitalen en praksis, der drejer sig om *kapitalinvestering* efter forudgående *risikoafvejning* med henblik på *gevinsttilægnelse*.

Spørgsmålet er nu, hvorledes disse tre elementer er føjet sammen som mål og midler i en formålsrettet praksis. Umiddelbart kunne man tro, at gevinsttilægnelsen er et udenfor liggende mål, der gør dette at investere kapital til et rent middel. Helt så enkel er sagen dog kun, når den anskues som en enkeltstående handling. Skal der derimod være tale om en livsform, altså en *vedvarende* eksistensmåde, så forudsætter det, at hovedparten af gevinsten sættes på spil igen i en ny cyklus og efter en

fornyede risikoafvejning, hvilket igen er forudsætningen for den følgende cyklus osv.<sup>7</sup> Anskuet som et led i en selvreproducerende praksis er gevinsten derfor et *mål*, fordi den er det nødvendige *middel* til de næste investeringer.

Ud fra denne første og *almene* bestemmelse af investorens selvreproducerende praksis er det muligt at konstruere en række forskellige varianter. Fælles for dem alle er, at de hver på deres måde må kunne sikre sig gevinster, der holder trit med de gennemsnitlige profitrater i samfundet. Deres forskellige midler hertil må for hver variants vedkommende analyseres og specificeres nærmere.<sup>8</sup>

Indirekte er det allerede fremgået, at der både kan og må skelnes mellem en variant, hvori ejeren af den kapitalistiske virksomhed *selv* driver den, og en anden hvor ledelsen varetages af *indkøbte* eksperter. I det første tilfælde forudsættes som bekendt, at ejeren personligt besidder den lederekspertise, som er nødvendig for virksomhedens overlevelse – og vel at mærke ikke på et vilkårligt niveau, men så dens gevinster står mål med profitraten. Dette krav om faglige kvalifikationer er der selvfølgelig ikke til den ejer, der blot har investeret kapital i en virksomhed, ja som måske endog har købt andre til at forestå risikoafvejning og kapitalinvestering på sine vegne. Til gengæld forudsætter denne sidstnævnte investorpraksis adgang til et marked for særligt kvalificeret arbejdskraft – en efterspørgsel, der strukturelt modsvares af den karriereorienterede livsforms udbud af ekspertise.

## Begrebernes rolle som analyse-redskaber

I det foregående er det søgt illustreret, hvorledes arbejdet med at specificere produktionsmåderne og med at specificere livsformerne er intimt forbundet. Før der om lidt drages nytte

af disse begreber, skal deres funktion som analyse-redskaber imidlertid præciseres.

Der er nemlig grund til at understrege, at der med livsformerne og produktionsmåderne *ikke* er tale om *empirisk klassifikatoriske* begreber men derimod om abstrakte og rent teoretisk *konstruerede* arbejdsredskaber. Tanken med det hele er derfor ikke, at vi nu skal gå ud og »genfinde« livsformerne og produktionsmåderne i virkeligheden, eller at man kan inddеле befolkningen i fire kategorier og dermed færdig. Tværtimod repræsenterer disse begreber en deduktivt specificerende analyse-måde, der åbner for en detaljeret, men systematisk gennemlysning af *mangfoldigheden* og *kompleksiteten* i menneskers måder at leve og organisere sig på.

Som *livsformerne* er fremstillet i det foregående, er deres gennemlysningskraft over for en konkret levevis således begrænset, nemlig til dennes mest grundliggende og almene principper. Som antydnet lader begreberne sig imidlertid herudfra specificere, hvilket vil sige, at man kan konstruere en lang række forskellige *varianter* og komplekse sammensætninger med hver deres særegne træk og dertil hørende ydre vilkår. I strukturel livsformsanalyse er det altid et sådant specificationsarbejde, der er tale om, når man analyserer en given levevis. Ligesom i det foregående gælder det her om at bygge begreberne op, således at den pågældende praksis til stadighed specificeres ud fra en specifikation af de relationer, der tildeler den sin særegne plads i strukturen, og således at den ikke tilskrives andre egenskaber end de, der gør det muligt atter at indsætte den i samfundsstrukturen.

På samme måde lader også *produktionsmåderne* sig specificere i forskellige undervarianter. Med henblik på de følgende kapitler er det her aktuelt at nævne den »forvoksede« eller »udvidede« enkle vareproduktion, hvori producentens egen arbejdsindsats i virksomheden i fornødent omfang suppleres med indkøbt lønarbejde; dette er i denne produktions-

måde udelukkende at betragte som en styk- eller kvantitetsafhængig omkostning på lige fod med udgifterne til råvarer.

## **Fremgangsmåden i det følgende**

I princippet er den specificerende analysemåde, der her tages i anvendelse, endeløs. Uanset hvor langt den drives, vil det altid være muligt at fortsætte analysen. Af praktiske grunde er det imidlertid nødvendigt at trække en grænse mellem på den ene side centrale eksistensbetingelser, som nødvendigvis må specificeres teoretisk, og på den anden side de mere perifere randbetingelser, der indtil videre kan udelades af den egentlige analyse. Som følge heraf vil specifikationerne altid kunne fortsættes. Kun formålet med undersøgelserne sætter grænserne.

Det videre arbejde vil skride frem i flere etaper. Først analyseres åbenråsfarten med produktionsmådebegrebet som indgang. Vel vidende, at en nøjere undersøgelse og specifi-

kation af åbenråsfartens ydre vilkår i form af en lang række nationale og internationale økonomiske, politisk/ juridiske og militære forhold ville kunne bidrage til forståelsen af den lokale udvikling, er hovedvægten her lagt på en gennemlysning af åbenråflådens *indre* forhold og deres strukturering. Et resultat af denne etape skulle gerne være et kvalificeret bud på, om åbenråsfarten i 1800-årene var organiseret omkring en kerne af kapitalistiske træk eller ej, samt et overblik over hvilke livsformer der er involveret.

På denne baggrund arbejdes der i sidste etape videre med redernes livsform og navnlig med spørgsmålet om, hvilken plads karrieren indtager heri. – For en ordens skyld skal det pointeres, at hensigten med livsformsanalysen ikke er at »forfine« produktionsmådeanalysen, men at sidstnævnte er et nødvendigt led i livsformsanalysen. Produktionsmådeanalysens sigte er her at afdække, hvilke livsformer der er mulige og nødvendige, og på denne baggrund analyseres disse livsformer og i særdeleshed skibsredernes.

## KAPITEL 3

# Produktionsmådeanalysen

I dette kapitel skal der med produktionsmådebegrebet som teoretisk indgang arbejdes hen imod en strukturel forståelse af åbenråsfartens og -flådens historie.<sup>1</sup> Hensigten med således at trænge dybere til bunds i de grundliggende strukturer (arbejdsprocessen og produktionsforholdet) er som bekendt at få gennemlyst søfarten som ramme om et bestemt karrieremønster blandt rederne. Analysens tyngdepunkt vil derfor ligge på denne rammes indre forhold. Før de centrale problemstillinger indkredses nærmere, kan det imidlertid være nyttigt at gøre sig klart, hvad det i grunden er for en form for produktion, sagen drejer sig om.

### Åbenråsfartens funktionsgrundlag

Søfart i almindelighed må betegnes som en *specialiseret* produktion. Eftersom den enkelte produktionsenhed ikke selv fremstiller alle sine fornødenheder, men tværtimod satser på et enkelt produkt, må dette sælges som en vare eller på anden vis omsættes, således at man istedet kan købe sig til sine fornødenheder og derigennem opretholde produktionen.

Produktet, der fremstilles i søfarten, og som den enkelte enhed skal eksistere på, er evnen til at varetage søværts transport. Denne særlige evne eller færdighed har i åbenråflåden været udnyttet på tre forskellige måder:

1. På *fragtmarkederne* var der for det første den mulighed at udbyde sin transportkapacitet for en aftalt *rejse* (distance) til salg – samlet eller delt og til en eller flere forskellige ladningsejere (befragtere).

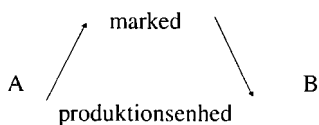
2. En anden mulighed på *fragtmarkederne* var at sælge dispositionsretten over ens transportevne for en aftalt *periode* (oftest måneds-

vis); i så fald kunne køberen sætte en fuldmægtig ombord eller selv sejle med og forestå køb og salg af ladninger i de havne, han lod skibet anløbe.

3. Endelig var der den mulighed, at enheden som sådan selv opererede direkte på *varemarkederne*, således at den ikke blot tog sig af transporten, men tillige for egen regning *købte* og *solgte* varer i forskellige havne. – Denne mulighed kunne iøvrigt udmærket kombineres med den første, således at man på samme rejse havde både andres fragtgods og egne varer i lasten.

Fælles for disse tre forskellige måder at drive søfart på er, at de i mere end én forstand forudsætter adgang til et eller i realiteten oftest flere, geografisk adskilte varemarkeder, som dels muliggør, at ens transportevne overhovedet kan have en brugsværdi for andre, og hvor man omvendt selv kan købe sig til sine fornødenheder. Yderligere forudsætter de to første former, at der i forbindelse med varemarkederne findes et decideret marked for køb og salg af transport, et *fragtmarked*. Det sidste er selvsagt ikke påkrævet, hvis enheden selv opererer direkte på varemarkederne.

For åbenråflådens vedkommende kan man spore kombinationen af fragtfart og sejlads med egne varer mellem fremmede havne tilbage til midten af 1700-tallet, ja fragtfarten endog til omkring 1620.<sup>2</sup> Siden har åbenråenhederne skullet overleve gennem salget af søværts transport som *tjenesteydelse* og/eller på grundlag af en direkte *handelsgevinst*. – For overskuelighedens skyld kan vi dog foreløbig slå de to forskellige markedstyper sammen til ét, som den enkelte enhed altså må operere på for at eksistere. Demmed kan *funktionsgrundlaget* for enhederne i åbenråflåden anskueliggøres på denne måde:



A betegner de ydelser, enheden leverer til markedet, og B betegner de modydelser, som A – efter på markedet at være vurderet i forhold til leverancerne fra konkurrerende enheder – udløser. Forudsætningen for enhedens fortsatte beståen er, at dens leverance kan udløse en modydelse, der er tilstrækkelig stor til, at de for fremstillingen af næste leverance nødvendige komponenter kan reproduceres.

## Indkredsning af centrale problemstillinger

Det næste skridt må være at se på, hvad det så er for komponenter, den enkelte produktionsenhed er sammensat af, og hvad der derfor skal reproduceres, for at driften kan opretholdes.

Her må produktionsenhedens primære komponenter bestemmes som *arbejdsmidlet*, dvs. det fuldt udrustede skib, samt det for driften af skibet nødvendige *arbejde*. Det er disse to komponenter, der tilsammen danner grundlaget for den transportevne, som enheden skal eksistere på, og som gør det relevant overhovedet at tale om indhentning af en *arbejdsgegenstand* i form af en ladning at transportere.

Netop disse primære komponenter var også på dagsordenen i kapitel 1. Her viste det sig, at der i 1800-årenes åbenråflåde som helhed såvel som i den enkelte produktionsenhed side om side øjensynlig fandtes både klassiske kapitalistiske indslag og træk af enkel vareproduktion. Ved hjælp af de teoretiske redskaber, der fremlagdes i kapitel 2, er det nu muligt at skyde sig nærmere ind på, hvilke konkrete spørgsmål der må tages op, hvis disse sam-

mensatte forhold skal udredes og gennemlyses.

Af kapitel 2 fremgik, at opretholdelsen af enhver vareproduktion forudsætter, at *færdigproduktets* markedspris mindst kan dække de omkostninger, der er forbundet med fremstillingen af den pågældende vare. I den *enkle vareproduktion* udgøres disse af det såkaldte nødvendige produkt, som er sammensat af de »faste udgifter« til reproduktion af de selverhvervende producenters egne livsfornödenheder og arbejdsmidler samt de kvantitetsafhængige udgifter til arbejdsgegenstand og eventuelle indkøb af fornødent lønarbejde. I den *kapitalistiske virksomhed* derimod er den primære betingelse, at der produceres en profit, fordi den enkelte kapitalejer kun anbringer sin kapital i et selskab for at få del i dets profit. Denne forudsættes yderligere mindst at ligge på niveau med en sammenlignelig profitrate. Er denne produktionsbetingelse ikke til at reproducere, vil kapitalen flyde til andre virksomheder, evt. helt andre sektorer.

Begreberne »arbejde«, »arbejdsmiddel« og »arbejdsgegenstand« har altså et forskelligt indhold i den kapitalistiske produktionsmåde og den enkle vareproduktionsmåde. Det specifikke indhold bestemmes af, hvilken produktionsmåde der er tale om. Og spørgsmålet om, hvorvidt en given produktionsenhed er kapitalistisk eller ej, afgøres primært af, om de investerede pengemidler viser sig i stand til at flyde imellem virksomheder og sektorer alt efter profitniveauet, eller om deres væsentligste funktion er at reproducere den pågældende produktion.

Ud fra de foreløbige resultater at dømme må udgangspunktet for den forestående analyse være, at begge disse alternativer er *mulige* i 1800-tallets åbenråsfart. Spørgsmålet er, hvilken af dem der er *realiseret* – eller om de eventuelt begge er det.

Set gennem *produktionsmådebegrebet* drejer den videre undersøgelse sig derfor i høj grad om, hvad der tiltrækker »kapitalen«<sup>3</sup> og

binder den til netop denne produktion. Helt konkret kan man spørge: hvordan fremskaffes »kapitalen«, og hvad er forudsætningen for dens fortsatte tilstedeværelse i den enkelte produktionsenhed?

Anskuet som en *praksis* kan problemet formuleres således: hvilken type eller hvilke typer af *ejendom* er der tale om i 1800-tallets åbenråflåde? Er erhvervelsen af skibe og skibsparter at betragte som kapitalistiske spekulationer i *værdipapirer*, således at hensigten med investeringerne er at tilegne sig den *gevinst*, driften måtte afkaste, eller som kan ligge i skibets eventuelle værditilvækst? Eller er det tværtimod ejendomsretten som *brugsret*, man ønsker at erhverve, således at spekulationerne snarere drejer sig om, hvorledes man som enkel vareproducent anskaffer og anvender skibe med størst mulig brugsværdi for ens egen virksomhed.

Analysen vil m.a.o. i første række dreje sig om ejendomsforholdene i den åbenråske flåde og herunder navnlig spørgsmålet om, hvilke hensigter og motiver der ligger bag investeringerne i søfarten.

### *Historien som hjælpemiddel*

Når undersøgelsen hidtil hovedsagelig har kredset om 1800-årenes åbenråsøfart, er det naturligt, fordi de udvalgte skibsrederes karriereforløb udspillede sig i netop denne periode. At lade dette forhold alene bestemme tidshorizonten for analysen af selve søfartens og flådens indre organisering er imidlertid næppe hensigtsmæssigt. Da forholdene i 1800-tallet viste sig så sammensatte, at det er vanskeligt at afgøre, om det er de kapitalistiske eller de enkel vareproducerende træk, der dominerer, ligger der tværtimod en pointe i at analysere søfarten og flåden over et længere tidsrum og derved forsøge at udskille de *konjunkturprægede* træk fra de *strukturelle*. Indledningsvist skal der derfor – så vidt kilderne tillader det – gøres forsøg på at rekonstruere den *for-historie* og det livsformsspecifikke

udgangspunkt, som 1800-tallets sammensatte forhold udspringer af. Således rustet følger vi derpå udviklingen frem mod og op gennem den periode, som interessen navnlig samler sig om. Ved således at rekonstruere udviklingen gennem vekslende konjunkturer skulle der være chance for at bedømme de senere tilstande som enten *forskydninger* af tidligere forhold eller som strukturelle *brud* hermed.

### *Kilder*

Ligesom i kapitel 1 kan der i det følgende drages fordel af, at der i tidens løb er publiceret adskilligt om åbenråregns og -søfartens historie. Da ingen af disse værker – end ikke Japsens – dog tilfredsstillende her anvendte analysemetoder fordringer om en detaljeret og systematisk kortlægning af udviklingen, har det i vid udstrækning været nødvendigt at bygge fremstillingen på en række primære kilder. Af disse skal blot en enkelt, særligt flittigt anvendt type omtales udførligere her, nemlig de åbenråske skibslistes og lignende årlige opgørelser over de i byen hjemskrevne skibe.

Sammenlagt spænder de benyttede opgørelser over tidsrummet 1713-1911, dog med flere store lakuner, hvor der enten helt savnes oplysninger om flådens størrelse, eller hvor oplysningerne om ejerforholdene er ufuldstændige.

For de første små 150 år er der trukket på de åbenråske skibslistes. Mængden og karakteren af oplysningerne heri veksler, men i de udvalgte årgange findes som et minimum følgende data om hver enkelt enhed: skibets navn, drægtighed samt navnene på skibets kaptajn og ejer(e); i 1713-listen angives tillige parternes størrelse. Dertil kommer ofte og i de yngre lister altid oplysninger om skibets type, byggested og -år, styrmandens navn samt antallet af besætningsmedlemmer. – Alt i alt er der tale om en kilde, der både gør det muligt at lægge *synkrone* snit igennem åbenråflåden og dermed at tegne en række situationsbilleder

af strukturen og de eventuelle variationer, og som yderligere åbner for studiet af forskellige *udviklingstendenser*. Til brug herfor valgtes efter indledende overvejelser årgangene 1713, 1773, 1801, 1807, 1815, 1825, 1830, 1835, 1841 og 1846/47. For ikke at overse interessante forhold og for at kontrollere oplysningerne i de udvalgte årgange er dog også de øvrige bevarede lister gennemgået og sammenlignet.

Bortset fra en større lakune i 1700-tallet er vi med disse skibslisters godt hjulpet frem til 1846/47. For årene 1852-62 er der trukket på de trykte »mercantil-calendere«, hvorpå der igen er et hul indtil 1871, som dækkes af byarkivets »Alphabetisches Verzeichniss der in der Stadt heimathlichen Kauffahrteischiffe«. Efter endnu et slip på små 10 år er vi fremme ved byarkivets »Acta der Stadt Apenrade betreffend die in Apenrade beheimateten Seeschiffe«, der med undtagelse to små huller (1881 og 1908-10) dækker tidsrummet 1880-1911.

Generelt må man sige, at de tekniske data, som dette yngre materiale har at byde på, mindst står mål med de ældre skibslisters, ligesom de også oplyser om skibsførernes navne. Det samme gælder desværre ikke i spørgsmålet om ejerforholdene. Mercantilkalenderne og de øvrige, yngre skibsfortegnelser giver nemlig i reglen kun hoved- eller korrespondancerederens navn.<sup>4</sup> Helt på bar bund står vi dog heldigvis ikke i henseende til supplerende oplysninger om ejerforholdene efter 1847. For det første er der den undtagelse, at vi i året 1883 får navnene på samtlige investorer, oven i købet med oplysninger om størrelsen af deres parter. Og for det andet flyder de kvalitative kilder i denne periode langt rigeligere, hvilket gør det muligt at trænge mere til bunds i forholdene omkring de enkelte skibe og herunder også at få mere »kød og blod« på materialets oceaner af personnavne.<sup>5</sup>

## ÅBENRÅSØFARTENS OG -FLÅDENS UDVIKLING CA. 1700-1900

### 1713

Skibslisten fra 1713 må betragtes som den ældste eksisterende registrering af ejendomsforholdene i den *samlede* åbenråflåde.<sup>6</sup> Dette taler i sig selv for en grundig præsentation og analyse af listens oplysninger. Da der i denne forbindelse yderligere skal tages stilling til nogle undersøgelsestekniske spørgsmål og skabes en procedure, må det blive en forholdsvis omfangsrig fremstilling, som dog til gengæld baner vejen for en rask gennemgang af de senere skibslisters.

Som optakt kan nævnes, at H.V. Gregersen mener, at partsrederiformen først for alvor vandt indpas i åbenråflåden i begyndelsen af 1700-tallet, mens enerederiet var det almindelige førhen, hvor skibene var mindre.<sup>7</sup> Sagen kan imidlertid først belyses statistisk i 1713.

Her viser det sig, at begge former er repræsenteret, og at de partsejede skibe er i klart overtal, idet kun 2 af åbenråflådens ialt 45 enheder ejes af eneredere. Begge disse eneejede skibe måler iøvrigt 20 cl., hvilket er lidt under gennemsnittet på 24,2 cl. i den samlede flåde. Tilsammen står enerederne således kun for 3,7% af byens samlede tonnage på 1.088 cl. – Værd at bemærke er imidlertid, at det er *ejerne* selv, der *fører* disse skibe.

»Kapitalen« bag de øvrige 43 enheder i flåden var splittet op i 303 parter, der igen var fordelt på 125 forskellige ejere. Antallet af parthavere i det enkelte skib varierede fra 2 til 13 personer. Ligesom i de eneejede er der dog også her en nøje sammenhæng mellem (en del af) arbejdskraftens og »kapitalens« tilstedeværelse, idet *skipperen* i samtlige tilfælde er *medejer* af skibet, han fører; typisk ejer skipperen mellem 1/8 og knapt 1/2.

### *Investorer og investeringsmotiver*

Spørgsmålet er nu, *hvorfor* man investerede penge i skibe og skibsparter.

For alle de med- og selvejende kaptajners vedkommende kan der *i første omgang* peges på to sammenhængende forhold, nemlig dels at det hørte til kaptajnens opgaver at lede og fordele det daglige arbejde ombord, og dels at adkomsten hertil ifølge lovgivningen er knyttet til ejendomsretten.

Baggrunden for alle de øvrige parthavers investeringer er sværere at gennemskue. Som følge af kildematerialets beskaffenhed er det omsonst at stille spørgsmålet i direkte form; skal det besvares, må det blive via en undersøgelse af, hvem disse »ikke-producenter«, som vi indtil videre kan kalde dem, i det hele taget er. Kan dette afklares, er det måske muligt at slutte sig til nogle sandsynlige investeringsmotiver.

»Ikke-producenterne« optræder i skibslisten i skikkelse af personnavne – af og til ledsaget af en oplysning om bosted, ifald vedkommende ikke har borgerskab i Åbenrå. På grundlag af et bredt spektrum af andre kilder har det vist sig muligt yderligere at føje en erhvervsbetegnelse og/eller nogle slægtsoplysninger på 74% af de ialt 125 mennesker, der havde skudt penge i skibene.<sup>8</sup>

Spørgsmålet lyder altså: hvem ejede parter i skibene ud over de 45 lokale kaptajner, der førte dem?<sup>9</sup>

For det første hæfter man sig ved, at 19 af de *aktive kaptajner* også ejede parter i skibe, de ikke selv sejlede med. De fleste af disse kaptajner besad kun nogle få parter, men nogle stykker, som vi senere vender tilbage til, havde dog investeret i adskillige skibe. Tilsammen stod de aktive kaptajner for 41 sådanne »ekstra«parter.

Dernæst var der 10 lokale *købmænd*, som tilsammen ejede 86 skibsparter. Her er det interessant, at mindst 8 af disse selv var *forhenværende kaptajner*. Dertil kan føjes yder-

ligere 5 forhenværende kaptajner med ialt 22 skibsparter.

Langt størstedelen af de hidtil nævnte investorer ses at have haft borgerskab i Åbenrå, og det samme gælder for de følgende enkelte *erhvervsdrivende*: seilmager, bager, billed-/træskærer, tobaksspinder, vinhandler/borgmester, feldbereder samt skomager. Ingen af disse ejede særligt mange parter, hvorimod byens provst med sine 12 skibsparter hørte til de største redere.

8 af de ialt 10 *kvinder* blandt parthaverne var ligeledes bosatte i Åbenrå. Blandt disse finder man 2 kaptajnsenker, 2 købmandsenker og 1 kroholderske, mens 3 ikke er identificeret nærmere; tilsammen tegner disse lokale kvinder sig for 29 parter.

I *Slotsgade*, der kulturgeografisk må henregnes til købstaden, men som hørte under amtets jurisdiktion, finder man dernæst 6 beboere med ialt 14 skibsparter.

23 parthavere angives eller ses at være bosat »på landet«, heraf mindst 11 på Løjt. De fleste af disse ejede kun en enkelt skibspart, og ingen havde mere end 3.

Endvidere finder man 3 parthavere i Tønder (bl.a. en enke samt Tønders borgmester), mens der var 1 i henholdsvis Jyndevad, Løgum Kloster, Husum og Eckernførde. Som de sidste kan nævnes præsten i Hellevad og en enkepastorinde i Bjolderup – to sogne, der ligger et par mil fra Åbenrå.

De resterende 11 parthavere er det ikke lykkedes at identificere. Det foregående er dog også tilstrækkeligt til at kunne konkludere, at langt størstedelen af den i skibene investerede »kapital« var *lokalt ejet*, idet 93 af investorerne ses at være bosiddende i Åbenrå eller nærmeste omegn. Omvendt kan kun 9 bestemmes som – i hvert fald geografisk – fremmede, og disse ejer alle kun en part hver.

Efter hermed i vidt omfang at have klarlagt, hvem der skød penge i skibene, må næste skridt være at undersøge *hvorfor*.



Hidtil er jo alle ejere, der ikke selv sejlede med skibene, blevet omtalt som »ikke-producenter«. Spørgsmålet er imidlertid, om de også bærer det andet træk, der ligger i dette begreb, dvs. om de kun har investeret med henblik på at få del i det overskud, skibene måtte afkaste. – Af praktiske grunde er vi som nævnt afskåret fra at undersøge dette direkte; derimod ligger der én udvej i at vende sagen på hovedet og forsøge at vurdere, om nogle af investorerne kan have haft andre og måske vigtigere motiver. Udgangspunktet må her være spørgsmålet om, hvad man *i øvrigt* kan opnå ved at skyde penge i søfarten.

Ved at stille pengemidler til rådighed kan man for det første medvirke til, at der dannes en produktionsenhed, hvor man som medejer har indflydelse på, hvem der skal være skibets kaptajn. Denne indflydelse kan igen være et middel til vidt forskellige mål.

Én mulighed er, at man kan søge at få indsat en kaptajn, hvem man tiltror evnen og viljen til at drive enheden så rentabelt, at man selv kan høste en god fortjeneste. I så fald vil det være hensigtsmæssigt at vælge en kaptajn, der selv kan skyde penge i skibet, og som dermed har en personlig interesse i skibets rentabilitet. Men i 1713 var alle kaptajnerne på de parts-ejede skibe jo medejere, så dette mulige investeringsmotiv hjælper ikke os til at sortere parthaverne, eftersom vi ikke har det kendskab til de enkelte kaptajners personlige egenskaber, som samtidens lokale investorer kan tænkes at have haft.

En anden mulighed er, at man investerer blot for at støtte en bestemt *person* i hans karriere – uden hensyn til om det vil være økonomisk fordelagtigt for en selv. På baggrund af kapitel I forekommer det her særligt nærliggende at se på, om slægtsskab betød lige så meget for den økonomiske organisering bag skibene ved 1700-tallets begyndelse, som det ifølge Japsen gjorde i midten af 1800-årene. – Udelukkes kan det ikke. I hvert fald så hertugen på Gottorp sig i 1706 foranlediget til

at forordne, at der ved nybesættelse af posterne i byens magistrat ikke måtte vælges nogen, som i indtil 4. grad var beslægtet med de øvrige rådmænd; indgrebet sigtede mod at nedbryde det »klikevæsen«, som det åbenråske bystyre i datiden var stærkt præget af.<sup>10</sup> I det mindste blandt byens elite, dvs. købmændene og kaptajnerne,<sup>11</sup> som sad på over 50% af skibsparterne, synes slægtsskab altså også på dette tidspunkt at have været ensbetydende med sammenhold og gensidige begunstigelser. Skønt materialet på det tidlige 1700-tals kaptajner er relativt spinkelt, finder man da også 9 sikre og 8 sandsynlige tilfælde af slægtsrelationer mellem et skibs kaptajn og dets øvrige ejere i 1713.

En tredje mulighed er, at man som erhvervsdrivende kan opnå *indirekte* fordele ved at deltage i finansieringen af et lokalt skib. Som et oplagt eksempel kan her nævnes sejl-mageren, der måske slet ikke har indskudt rede penge men istedet leveret sejl o.lign. til det skib, han står som medejer af, og som vel via sin skibspart desuden kan påregne at have sikret sig en fast kunde. Det samme kan man tænke sig om træ-/billedskæreren, ligesom den parthavende baker nok på denne vis har været garanteret faste aftagere af skibsbrød hvert forår, før skibene stod ud på årets togter. Tilsvarende har de 10 lokale købmænd med parter kunnet stryge en avance på leverancer af anden proviant og udrustning; ydermere har de kunnet lade en del af deres egen søhandel besørge af skibe, de selv var medejere af, således at transportomkostningerne delvist vendte tilbage til deres egen lomme. Dette kan også være forklaringen på, at vinhandleren og tobaksspinderen havde sat penge i de lokale skibe.

Alle disse *lokale handlende og håndværksmestres* skibsparter har altså på den ene eller anden måde været til fordel for deres egen hovednæring. Om dette var deres primære eller eneste investeringsmotiv kan naturligvis

ikke afgøres,<sup>12</sup> men det gør dog profitmotivet mindre oplagt.

For de talrige landboere er det umiddelbart fristende at pege på lignende indirekte fordele ved at investere i lokale skibe. Ser vi specielt på *løjtbønderne*, af hvilke der blandt parthaverne var et lille dusin, er der klare tegn på, at deres landbrugsproduktion forlængst var blevet delvist markedsorienteret. Da åbenråerne i 1617 klagede over, at disse landboere drev handel, lød svaret, at de »i umindelige tider havde kunnet handle frit med naboer og fremmede«. Men det, som de producerede med salg for øje, og som den hertugelige hofret i 1622 stadfæstede bøndernes ret til fortsat at handle med, var imidlertid en vare, der kunne transportere sig selv, nemlig stude og andre kreaturer,<sup>13</sup> så heri lå der altså ingen tilskyndelse til at knytte nærmere forbindelse med søfarten. At denne handel iøvrigt gav gode indtægter fremgår bl.a. af klagen fra borgerne, der hævder, at »disse bønder ved deres kreaturhandel var blevet så velhavende, at de gav møde på årsmarkederne, enten ridende iført deres lange ridekapper eller kørende i deres beslåede vogne«. Som eksempel kan nævnes fæstebonden (!) Paul Matzen fra gården Fladsten, der allerede før år 1600 kunne udlåne betydelige pengesummer til forskellige mennesker på åbenråregnen og i Flensborg, og som i sin dagbog førte omhyggeligt regnskab over afdragene og de påløbne renter.<sup>14</sup>

At adskillige løjtbønder i 1713 både kunne skrive og regne og ikke var uvante med at tage en fortjeneste hjem synes hævet over enhver tvivl. Omvendt kan der dog også ligge slægtsforbindelser til kaptajnerne bag bøndernes køb af parter i åbenråskibene. Dette kan dog først belægges sikkert fra 1740, nemlig med en anden bondedagbog som kilde, Paul Hansens fra Jacobsgård.<sup>15</sup> Her fremgår det iøvrigt, at denne gårdmand ved flere lejligheder får udbetalt udbyttet fra sine parter i form af varer fra skibenes ladninger, f. eks. tobak, som han selv sælger og bytter videre; ligeledes leverer

han en enkelt gang 3 »ballie« smør til en af sine kaptajner og modtager til gengæld en del tobak og stokfisk. Disse udvekslinger forekommer dog ifølge dagbogen så sjældent, at de næppe har haft nævneværdig økonomisk betydning, hverken for de kaptajner og skibe, der var tale om, eller for Paul Hansen selv, der havde langt større værdier på spil i sin kreaturhandel.

At det primært var overskuddet fra denne, der satte Paul Hansen og mange af de øvrige landboere istand til at erhverve skibsparter må anses for givet, men hvad motivet bag disse investeringer var, lader sig ikke fastslå ud fra det foreliggende materiale.

Vender vi os til de 19 *aktive kaptajner*, kan man kun gisne om, hvordan de er kommet i besiddelse af parter i skibe, de ikke selv sejler med. Arv er en nærliggende mulighed, men disse »ekstra«parter kan ligeså vel være købt for penge tjent med eget skib. Heller ikke her tillader kilderne et klart svar. Skibslisten åbner dog for nogle interessante indsigter i disse kaptajners investeringspraksis.

Således fremgår det, at 4 af kaptajnerne tydeligvis må have været velstående nok til helt og holdent at eje skibet, de selv fører, men at de alligevel ejer mindre end halvdelen og istedet har parter i andre skibe.<sup>16</sup> Dermed adskiller de sig fra de tidligere nævnte 2 selvejer-kaptajner, som netop ikke ejer parter i andre skibe. Man kan her forestille sig, at de 4 oprindelig er startet med en part i skibet, de selv sejler med, og siden har kunnet erhverve flere og flere parter; men hvorfor har de ikke – efterhånden som deres velstand voksede – istedet købt de øvrige ejere ud af skibet, de selv fører, eller som selvejere købt et nyt skib?

Tilsvarende er det bemærkelsesværdigt, at yderligere 4 kaptajner har rigeligt med parter til – hvis de hver især samlede dem – at stå for over halvdelen af deres eget skib, men at disse ligesom adskillige af de øvrige alligevel kun ejer knap halvdelen af skibet, de sejler med (5/12, 7/16 o.lign.).

Mønsteret er altså udpræget og kan vel delvist tolkes som udtryk for et krav fra de parthavere, der er »landfaste«, og som derfor ikke kan overvåge kaptajnens daglige drift af skibet: han skal på den ene side være økonomisk medansvarlig, men må på den anden side ikke eje så stor en part, at han kan skalte og valte efter eget forgodtbefindende. Sagen er nemlig, at var mere end halvdelen af parterne i hænderne på de ikke-medarbejdende ejere, så sad de også med magten, hvis der skulle opstå utilfredshed eller uoverensstemmelser med kaptajnen.<sup>17</sup> I sidste ende har man derved sikret sig mulighed for at kunne »afskedige« kaptajnen, selvom han var medejer, idet flertallet simpelthen kunne beslutte at sælge skibet.

Om dette magtmiddel så er blevet anvendt eller bragt på bane af parthaverne – eventuelt for at presse en kaptajn til at drive skibet mere rentabelt – står hen i det uvisse. Sammen med det tilsyneladende krav om, at kaptajnen altid skulle være medejer, tyder det dog på, at man ikke har stolet blindt på hans loyalitet eller har betragtet det som givet, at man havde helt sammenfaldende interesser.

På denne baggrund fremstår det imidlertid som en endnu større gåde, at de mere velstående kaptajner ikke skilte sig af med deres parthavere for istedet at sejle som selvejere.

I den maritimetnologiske litteratur finder man to forskellige forklaringer på partrederiets vide udbredelse som finansieringsform i såvel nordisk som europæisk skibsfart gennem tiden. For det første kan det være vanskeligt eller umuligt for en enkelt person ved egne midler at finansiere købet og driften af et helt skib, og for det andet er det mindre risikabelt at fordele en formue på parter i flere skibe end at placere den samlet i ét skib.<sup>18</sup>

At dømme efter antallet og størrelsen af deres skibsparter må den første forklaring blankt afvises for i hvert fald de 4 mest velstående kaptajner; de har alle været istand til at finansiere hver deres endog meget store skib,

hvis de ville. Og eftersom søforsikring er den ældste kendte form for risikoafvæltning overhovedet – fænomenet optræder allerede i oldtiden og anses for at være almindeligt udbredt på vore breddegrader omkring år 1700<sup>19</sup> – må den anden betegnes som en mulig, men ikke nødvendigvis holdbar eller dækkende forklaring.

En helt tredje løsning er at se det som udtryk for en gensidig *kollegial hjælp* kaptajnerne imellem, når de på kryds og tværs ejer parter i hinandens skibe. Herfor taler i hvert fald en artikel i de vedtægter, der på vegne af »samtlige navigerende« udarbejdedes i 1731 med henblik på oprettelse af et skipperlaug i Åbenrå. I indledningen til vedtægterne hedder det, at man håber, at »dette priselige skipperlaug atter i nogen måde kan blive bragt i gænge«, så det har tilsyneladende eksisteret tidligere. En stor del af punkterne omhandler gensidig støtte i tilfælde af sygdom og død, men den interessanteste i vor sammenhæng er artikel 12, der lyder: »Som også, når nogen af det herværende laugs skippere til søs med deres skibe muligvis skulde forlise, hvilket den allerhøjeste i nåde ville forhindre, af laugget skal *hjælpes* ham med penge eller tilsvarende, så han atter kan søge sin næring«.<sup>20</sup>

Nu lykkedes det ganske vist ikke at få kongens og statholderens tilladelse til at (gen)oprette laugget, men dette gør det ikke mindre berettiget – som Schlaikier så fint udtrykker det – at betragte vedtægterne som »et interessant billede af datidens sæder og skikke såvel som af vore forfædres tænkemåde«. Den citerede artikel kan derfor udmærket tolkes som en sædvanemæssig praksis i det lokale kaptajnmiljø, som man blot ønskede formaliseret og juridisk stadfæstet. Når kaptajnerne skød penge i hinandens skibe, vidner dette altså ikke nødvendigvis om, at man som investor ønskede at mindske risikoen for et større, samlet tab; det kan ligeså vel være udtryk for en kollegial støtte til uheldsramte fagfæller.

Når de parthavende *kvinder* ovenfor er udskilt som en særlig kategori, kan det kun delvist begrundes med, at der overvejende er tale om enker, som muligvis blot har arvet deres skibsparter. Men uanset om dette var tilfældet eller ej, så kan der naturligvis også bag déres medejerskab ligge vidt forskellige intentioner.

Om begge købmandsenkerne er der således grund til at formode, at de videreførte deres afdøde mænds forretninger; det gjorde de i hvert fald så sent som i 1710, og de har derfor haft nøjagtig de samme indirekte fordele af deres 5 og 7 skibsparter som enhver anden »købmand« i byen. I lighed med dem har også kroholdersken haft andet at leve af end et eventuelt afkast fra sin skibspart. Om dette også gælder de øvrige kvinder, lader sig ikke afgøre; for nogle har et sådant afkast måske været den eneste indtægtskilde – det samme kan have været tilfældet for mange af de *forhenværende kaptajner* – men med sine 6 skibsparter har dog den ene af kaptajnsenkerne nok kunnet tillade sig at se stort på, om netop hendes ottendedel i sønnens skib forrentede sig.

Hvad endelig angår de geografisk set *fremmede* parthavere, må man også her sige, at der er tale om en tvivlsom kategorisering, eftersom heller ikke de nødvendigvis har haft en fælles hensigt med at investere i skibsfarten. Kendskabet til disse parthavere er dog for spinkelt til at kunne bære begrundede formodninger; umiddelbart er det fristende at tillægge sådanne ikke-lokale investorer et profitmotiv, men omvendt vil det være ligeså oplagt at antage, at netop déres investeringer bunder i personlige slægts- eller erhvervsforbindelser til åbenråkaptajnerne eller -søfarten.

Som fremgået var det forskelligt, hvor mange skibe den enkelte parthaver var engageret i. De fleste havde kun sat penge i et enkelt eller nogle få, men en hel del havde dog part i adskillige skibe. Følgende redere må anses som de største i 1713:

Fhv. kaptajn, købmand Hinrich Frellsen	16
Fhv. kaptajn, købmand Jürgen Barsø . . . . .	12
Fhv. kaptajn, købmand Olluff Rudbek . . . . .	12
Provst, dr. theol. Chr. G. Koch . . . . .	12
Fhv. kaptajn, købmand Knudt Jacobsen	11
Fhv. kaptajn, købmand Jacob Biørnsen	10
Kaptajn Asmus Iversen . . . . .	10
Fhv. kaptajn, købmand Johann Gorrisen	9
Fhv. kaptajn, købmand Jürgen Paulsen . . . . .	8
Kaptajn Gotsche Bärthelsen . . . . .	7
Kaptajn Christian Frellsen . . . . .	7
Købmandsenke fr. Beyer . . . . .	7

Ser man bort fra, at parterne var af forskellig størrelse, tegner disse små 10% af rederne sig for 37,6% af totalen. Ligeledes fremgår det af erhvervsbetegnelserne, at de alle har nære forbindelser til byens skibsfart og handel – tilsyneladende med én undtagelse: provsten, der fortjener en vis opmærksomhed.

Dr. theol. Chr. Gottlieb Koch udnævntes til provst i Åbenrå i 1712, og man studser måske over, at han allerede det følgende år er så dybt økonomisk involveret i byens flåde, som hans 12 skibsparter antyder. I virkeligheden var han dog ingen ny mand på egnen. Allerede 13 år forinden var han blevet hjælpepræst hos sin forgænger i embedet, provst Arnkiel, hvis datter han derpå giftede sig med i 1702, og omkring 1705 var det lykkedes ham at blive medforpagter af to teglværker i byens nærhed. Yderligere kunne han med rette bære titlerne godsejer og storkøbmand, fortælles det. Som en kuriøs detalje kan endelig nævnes, at provst Koch senere med henvisning til en gammel hertugelig forordning »gjorde krav på fri disposition over kirkens midler og magistratens udelukkelse fra regnskabet«, hvilket blev ham tilstået, således at det i nogen tid »var provsten (der) dirigerede regnskabet og selv sørgede for kapitalens anbringelse«.<sup>21</sup>

Om provst Koch nu kun købte skibsparter for sine egne penge, eller nogle af dem i virkeligheden var kirkens, er i og for sig sagen uvedkommende. Det interessante er, at vi med dette indblik i hans foretagsomhed og hastigt

voksende velstand – »han blev i løbet af få år ... en af byens rigeste mænd« – står over for antydningen af en praksis, der *kan* svare til den kapitalistiske investors.

Spørgsmålet om, hvorvidt der var investeret egentlig kapital i søfarten her ved 1700-tallets begyndelse, lader sig dog næppe besvare, uden at man forsøger at bedømme åbenråflåden i forhold til andre mulige investeringsobjekter i samtiden. Her er det strengt taget ikke ideelt at begrænse perspektivet til de *lokale* alternativer, men af praktiske grunde vil dette ikke desto mindre være nødvendigt.

Som en nærliggende mulighed kan der for det første peges på køb af fast ejendom, f.eks. i form af købstadshuse til udlejning. Hertil krævedes imidlertid, at man rådede over eller kunne rejse en vis samlet formue, som omvendt næppe har kunnet afkaste nogen større rente på denne måde. Ydermere er det nok tvivlsomt, om fast ejendom har været anset som en særligt tryk pengeanbringelse i en tid som denne; svenskekrigenes omfattende ødelæggelser og udplyndringer af civilbefolkningen har været i frisk erindring, og nu stod man midt i den store nordiske krig.

En anden mulighed, som faktisk udnyttedes, var at udlåne penge til selve byen, som netop i løbet af 1700-tallet oparbejdede en betydelig gæld til private på egnen. I 1728 oplyses, at man herved kunne opnå en gennemsnitlig forrentning på 4,1% p.a.<sup>22</sup>

Som et sidste alternativ kan nævnes investering i lokal produktion og handel. Her var mulighederne i selve købstaden dog særdeles indskrænkede, eftersom laugene og de enkelte privilegerede næringsdrivende har været nidkært om deres rettigheder, hvis de søgtes krænket. Uden for bygrænsen var tøjret også kort. Ved siden af de allerede nævnte eksempler med kreaturhandelen og provstens teglværker kan der her kun peges på opkøb af jordejendom.

Omend denne opregning ikke kan gøre krav på at være dækkende, så forekommer det

dog rimeligt at betegne udbudet af alternative investeringsobjekter som ret beskedent.

På denne baggrund må søfarten have fremstået som en oplagt udvej, hvis man som investor ville opnå en høj forrentning. Partsrederiformen åbnede både for løbende anbringelse af småsummer og for risikospredt investering af større formuer. Og netop i årene op til 1713 har åbenråskibene haft ekstraordinært gunstige betingelser for at for at tjene godt. Dette hang sammen med, at de gennem en årrække her under den store nordiske krig og den spanske arvefølgekrig, hvor fjendtlige orlogsskibe og kapere lammede en stor del af skibsfarten i Nordeuropa, nød den fordel at kunne sejle relativt uforstyrret, fordi byen hørte under den neutrale hertug på Gottorp.<sup>23</sup>

Udnyttelsen af denne heldige omstændighed dannede grundlag for en kraftig vækst i åbenråflåden – fra 779 cl. i 1705 til 1.109 i 1705 – altså en forøgelse af tonnagen på 40% i løbet af bare fem år. Med den danske konges besættelse af byen i 1713 mistede man imidlertid sin særstilling, og allerede samme år konstateres et lille fald i tonnagen, nemlig til de tidligere nævnte 1.088 cl. – At flåden dog ved konjunktorens højdepunkt må have været større, end disse tal viser, og at den danske konges besættelse af byen i begyndelsen af 1713 udløste en massiv »kapital«-flugt, fremgår af en tilføjelse til skibslisten, dateret 7. april 1713. Her oplyses nemlig, at 12 skipper fra Sønderborg (som hele tiden havde været kongens by) under »neutralitetstiden« i nogle år har haft borgerskab i Åbenrå, men at de nu har fraskrevet sig dette.

Hvad der hændte under den påfølgende lavkonjunktur, som rakte ind i 1720'erne, lader sig næppe udrede i alle detaljer, men i kilderne tales der om »skibsfartens totale forlis«. Nogle af skipperne klarede sig ved mere eller mindre åbenlyst at sejle i svensk tjeneste; de tilbageværende, som måtte dele vilkår med alle andre i denne for skibsfarten så vanskelige krigstid, har derimod næppe kunnet tjene

stort. Hertil kom, at der i forbindelse med krigen blev pålagt byen betragtelige udgifter i form af ekstraskatter samt forsørgelse af kongens soldater og krigsfanger. I en indberetning fra borgmester og råd klager man i 1718 da også over, at »byens borgerskab i den grad er svækket, at de, der før havde haft nogen formue, nu næsten var de dårligst stillede ligemænd«. <sup>24</sup>

### *Sammenfatning*

Med det foregående må det betragtes som godt gjort, at åbenråflåden under den lokale højkonjunktur i begyndelsen af 1700-tallet har kunnet leve op til de krav om forrentning, som eventuelle kapitalistiske investorer måtte stille. Ligeledes fremgik det, at en del af den »kapital«, der strømmede til, og som afspejles i tonnageforøgelsen, i hvert fald i bogstavelig forstand var flydende; den havde nemlig form af fremmede skippere, som kunne drage fordel af Åbenrås eksklusive neutralitetsstatus ved at tage borgerskab og lade deres skibe hjemskrive der. Disse »skinborgere« var imidlertid allerede ude af billedet i april 1713, og deres skibe er derfor heller ikke registreret i skibslisten. Derimod synes de lokalt ejede penge midler kun i ringe grad, om overhovedet, at være flydt bort med den påfølgende lavkonjunktur, hvilket fremgår af borgerskabets forarmelse. Denne skyldtes ganske vist også den ekstraordinære belastning af byen i forbindelse med krigen, men rent galt har det været, fordi Åbenrås »knappe og eeneste næring«, <sup>25</sup> skibsfarten, på det nærmeste gik i stå. Endnu i 1721 stod det så ringe til, at knap 45% af de 174 næringskattepligtige borgere slet ingen skat kunne betale; »som årsag angives fattigdom og gæld og ved flere forklares det nærmere, som f.eks.: »skipper, men har mistet sit skib og gods, fhv. skipper, men har ingen næring af sit skib«. <sup>26</sup>

Føjer man hertil de tidligere opstillede alternative investeringsmotive, må den foreløbige konklusion blive, at har en del af de

»ikke-producenter«, der optræder som investorer i de 43 partsejede enheder, overhovedet været decideret profitsøgende, så fremstår størstedelen dog som ganske trofaste og konjunkturresistente. At fastslå dette som en kendsgerning tillader kilderne dog ikke.

Hvad alle *kaptajnerne* angår, blev deres selv- og medejerskab jo i første omgang sat i forbindelse med retten til at lede og fordele arbejdet ombord på skibene, de førte. Ligesom for de øvrige investorer er vi dog strengt taget også her afskåret fra at kunne udelukke, at der til deres indskudte »kapital« kan være knyttet et krav om profitaftast. I denne forbindelse skal dog tilføjes, at man som selvejer har haft langt bedre muligheder for at redde sine penge sikkert ud af erhvervet under en tilstundende krise end som medejer i et partsrederi. I partsrederiet er alle rederne nemlig underkastet den regel, at hvis én ønsker at afhænde sin part, skal den tilbydes hans medredere før nogen anden. <sup>27</sup> Selvejeren kunne derimod handle hurtigt, hvis han under en optrækkende krise skulle få tilbudt en god pris for sit skib i en fremmed havn.

## **Specifikation af de mulige produktionsmådevarianter 1713**

Efter de forudgående bestræbelser på at afklare ejendomsforholdene skal der i det følgende arbejdes henimod en bestemmelse af, hvilke produktionsmådevarianter der kan have været tale om i åbenråflåden i 1713. Fælles for alle de 45 enheder er, at deres fortsatte drift *mindst* må kræve, at såvel arbejdskraften som arbejdsmidlet og arbejdsgenstanden kan reproduceres.

### *Arbejdskraften*

Skibslisten for 1713 oplyser desværre ikke, hvor mange besætningsmedlemmer det enkelte skib havde. Med en gennemsnitlig lasteevne på godt 24 cl. i flåden som helhed og med

8 cl. som det mindste har næppe nogen af enhederne dog været drevet af skipperen alene.

Hvorledes samarbejdet ombord har været organiseret, og hvilke former for godtgørelse den ekstra arbejdskraft har modtaget, ved vi i realiteten ikke; det kan end ikke tages for givet, at man i alle enheder har fulgt et fælles mønster. Hvad samarbejdet angår, har der givetvis været stor forskel mellem de mindste enheder, hvor der måske knap nok har været nogen arbejdsdifferentiering overhovedet, og de største, hvor forholdene kan have mindet om dem, der kendes fra 1800-tallets storskibsfart. Også aflønningsformerne har vel afvejet delvist fra de senere tiders: det kan således ikke udelukkes, at en del af godtgørelsen, også for de menige besætningsmedlemmer, bestod i retten til at medbringe lidt handelsvarer for egen regning, den såkaldte »føring«, som bl.a. omtales i Christian 5.'s Danske Lov fra 1683. – Men disse eventuelle forskelle og variationer til trods så har der dog juridisk været tale om et *ansættelsesforhold* imellem kaptajnen og resten af besætningen – en relation, der i en rent *synkron* betragtning definerer alle de øvrige besætningsmedlemmer som *lønarbejdere*, der har solgt deres arbejdskraft og derfor må adlyde.<sup>28</sup>

*Diakront* betragtet må man imidlertid regne med, at en del af de søfolk, der nu sejler som ansatte, senere i livet selv bliver besiddende, og at de blot for tiden er ved at tilegne sig de faglige kvalifikationer, der er nødvendige for at blive kaptajn. Når skibene gennemgående er så små som her, hvor der vel i gennemsnit har været 4-5 mand på hvert, vil der også være få mand eller måske kun en enkelt på hvert af hierarkiets trin, hvorfor man i princippet har større chancer for at blive styrmand og skibsfører end på et stort skib med mange besætningsmedlemmer. I samme retning trækker selvfølgelig dette, at der i et lille skib stikker en tilsvarende mindre »kapital«.

Omvendt finder vi dog i 1713 også større skibe på både 50 og 60 cl. i Åbenrå, hvor besætningen kan anslås til omkring 9-10 mand. Derfor er det usandsynligt, at alle mand i flåden som helhed med tiden ender som selv- eller medejende kaptajner. Af samme grund må der begrebslogisk eller *akront* set nødvendigvis være tale om *to* typer af arbejdskraft i åbenråflåden her ved 1700-tallets begyndelse, nemlig dels ansatte søfolk og dels besiddende.

Dette må der tages højde for, når de mulige produktionsmådevarianter om lidt skal opstilles. Det kan nemlig ikke tages for givet, at omkostningerne til den købte arbejdskraft er helt identiske med udgifterne til reproduktionen af de besiddendes egen arbejdskraft.

#### *Arbejdsmidlet*

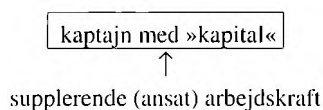
Udover at de to forskellige typer af arbejdskraft henholdsvis skal betales og reproduceres, må indtjeningen være tilstrækkelig til, at også skib og udrustning kan vedligeholdes og fornyes, når det er slidt op. Hvorledes var den i arbejdsmidlet bundne »kapital« organiseret, og stiller den eventuelt krav udover sin egen reproduktion?

Hvad *organiseringen* angår, møder vi i 1713 to finansieringsformer, partsrederiet (43 skibe) og enerederiet (2 skibe). I den variant af enerederiet, der her er tale om, er den fulde »kapital« indskudt af en af de umiddelbare producenter selv, kaptajnen, hvorimod den i de partsejede enheder er indskudt af 2-13 forskellige personer, blandt hvilke skibets fører dog altid er at finde.

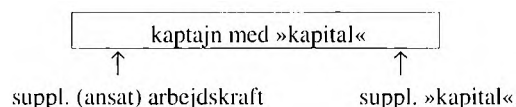
Et gennemgående problem vedrørende »kapitalen« er, at det viste sig umuligt at afgøre definitivt, om (dele af) den stiller krav udover sin egen reproduktion. På den ene side må det betragtes som fastslået, at der i årene op til 1713 faktisk har været et overskud at pumpe af. Omvendt talte nogle oplagte alternative investeringsmotiver samt den kendsgerning, at den betydeligste del af »kapitalen« ikke flød bort under den påfølgende lavkon-

junktur, for, at et decideret prodmotiv i hvert fald næppe har haft første prioritet blandt flertallet af ejerne. Meget strengt taget må man dog sige, at eftersom kilderne ikke tillader et entydigt svar, må vi regne med flere forskellige *muligheder*. Bag de ene-ejede skibe kan der således have stået én af to forskellige former for pengemidler, nemlig enten en egentlig kapital, der forudsætter et profitafræk, eller en »kapital« der ikke stiller dette krav. For de partsejede enheder må vi regne med de samme to muligheder, blot ikke som et enten-eller men som et både-og, eftersom ejerne bag det enkelte skib jo ikke nødvendigvis har et fælles investeringsmotiv.

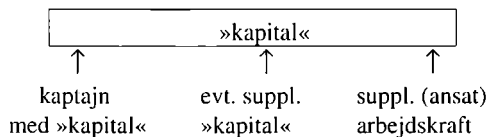
For flertallet af enhederne i flåden lader det sig heller ikke afgøre sikkert, hvem der tog *initiativet* til deres oprettelse. I de ene-ejede kan der dog ikke herske tvivl, idet kaptajnen som eneindehaver er den eneste mulige. Hvad der er kernen i disse enheder, og hvad der af denne hentes ind udefra, kan dermed illustreres således:



I de partsejede enheder kan der derimod ikke udpeges nogen selvskreven iværksætter. Det kan i princippet være hvem som helst blandt ejerne. For det første kan man tænke sig følgende mulighed, hvor initiativet igen udgår fra en af de umiddelbare producenter:



En anden mulighed er, at det er en (eller flere) af »ikke-producenterne«, der tager initiativet til at danne en produktionsenhed ved at organisere de primære komponenter:



I 1713, hvor skibslisternes oplysninger kun i beskedent omfang kan suppleres med andre data, er det strengt taget ikke til at afgøre, hvilken af de to muligheder der i det enkelte tilfælde har været realiseret.

*Arbejdsgenstanden*

Arbejdsgenstanden i denne særlige form for produktion må bestemmes som de *skibsloadninger*, den enkelte enhed skal leve af at transportere. Der er m.a.o. ikke tale om en råvare i almindelig forstand, der hentes ind og forarbejdes i produktionsenheden. Udover simpelthen at transportere ladningen har enheden tværtimod til opgave at beskytte den bedst muligt imod fysiske påvirkninger, mens den befinder sig ombord. Hvis alt går efter hensigten, så har ladningen en højere værdi på det marked, hvortil den føres, end den havde i den havn, hvor den kom ombord i skibet. Det er i sidste ende (en del af) denne prismarginal, der skal dække produktionsomkostningerne, hvad enten enheden nu selv opererer direkte på varemarkederne, eller den sælger sin transportevne på fragtmarkederne.

Hvori består nu enhedens omkostninger til indhentning af arbejdsgenstanden?

Drejer det sig om handel og sejlads for *egen regning*, må disse udgifter være sammensat af for det første prisen på de varer, man køber med henblik på transport og videresalg, og for det andet de omkostninger, der er forbundet med selve købet samt ud- og indførslen (told, afgifter m.m.).

Er der derimod tale om sejlads for fremmed regning, altså egentlig *fragtfart*, forekommer sagen mere indviklet, omend det er småt med oplysninger fra den aktuelle periode. Senere hen brugte man at avertere i aviserne, ligesom man kunne skaffe sig fragter gennem en skibs-



mægler, som til gengæld måtte have salær for sine tjenester. Hvad de nyere tider angår, må også en eventuel godtgørelse til skibets korresponderende reder samt porto på breve til befragtere mfl. regnes med på denne konto. Heller ikke i begyndelsen af 1700-tallet har det dog formentlig været helt gratis at skaffe sig beskæftigelse i fragtfarten. I hvert fald er det rimeligt at regne med visse udgifter i forbindelse med kaptajnens samkvem med de »rigtige« mennesker, f.eks. de købmænd som det gjaldt om at sikre sig som kunder. Sådanne repræsentationsudgifter har vel også forekommet, når man sejlede for egen regning, men her har repræsentation og »kundepleje« næppe haft samme betydning som i fragtfarten, hvor forholdet kaptajn og befragter imellem i højere grad har været baseret på gensidig tillid.

Til alle disse omkostninger må føjes en post, som *kan* have form af en kontant udgift, men som også blot kan være en reduktion af indtjeningen. Selv en handelsgevinst eller fragtprijs, der kun lige dækker driftsomkostningerne, kan således være mere fordelagtig end at sejle i ballast. Ved ballastsejlad, som også her i begyndelsen af 1700-tallet var meget almindelig for åbenråskibene,<sup>29</sup> er der i egentlig forstand tale om en udgift til indhentningen af arbejdsgenstanden, nemlig den *næste* ladning.

Afslutningsvis må man sige, at det har fordret en betydeligt større kontant »kassebeholdning« eller en almindeligt anerkendt kreditværdighed at operere på varemarkederne end på fragtmarkederne, ligesom det første forudsætter, at kaptajnen udover sømandskab også forstår sig på købmandskab.

### *Produktionsmådekatalog 1713*

Efter hermed at have analyseret de forskellige komponenter, som enhederne var sammensat af, og som indgik i driften, er der grundlag for at opregne, hvilke produktionsmådevarianter

der har været *logisk mulige* i den samlede åbenråflåde i 1713. Kataloget omfatter tre forskellige varianter:

1. Rene enkel vareproduktionsenheder, dvs. indtjeningen skal blot kunne dække omkostningerne til arbejdskraftens egen (selverhvervende) livsform, arbejdsmidlet og arbejdsgenstanden.

2. Enkel vareproducerende enheder med supplerende, ansat arbejdskraft. Som i den første variant er mindstekravet til indtjeningen også her, at den svarer til det nødvendige produkt. Da der dog forekommer to forskellige typer af arbejdskraft, kan det ikke tages for givet, at omkostningsniveauet et fuldstændigt ens.

3. Enheder hvor indtjeningen ikke blot skal dække omkostningerne til det nødvendige produkt, men også skal tilfredsstille et krav om overskud/profit til en eller flere af ejerne.

Desværre må dette konkluderende katalog ledsages af omkvædet fra de foregående sider: kilderne tillader os ikke definitivt at afgøre, om alle tre muligheder har været realiseret i åbenråflåden som helhed, eller hvilken der er relevant at benytte ved analysen af den enkelte enhed.

Dette indebærer dog langt fra, at den forudgående behandling har været omsonst.

For det første har vi haft lejlighed til at gøre praktiske erfaringer med selve analysemådens anvendelse på et konkret, historisk materiale. Dette resulterede bl.a. i en understregning af, at den fordrer specifikke og præcise oplysninger, hvis vi skal have det optimale udbytte af den. Opfylder det empiriske materiale ikke fuldt ud disse krav, må man strengt taget nøjes med at opregne, hvilke muligheder der – ud fra af de konstaterede træk og vilkår – logisk set kan have været tale om. – Om man så på baggrund af disse træk og vilkår tør byde på, hvilken eller hvilke af mulighederne der har været *realiseret*, må der tages særskilt stilling til i den enkelte undersøgelse. I det aktuelle tilfælde er der grundlag for et kvalificeret bud.

For det andet ér det nemlig lykkedes at afdække nogle ganske markante og gennemgående træk ved åbenråflådens indre organisation. Ikke alene viste det sig, at *alle kaptajner ejer* (en betydelig part i) skibet, de fører, men der er også tale om en relativt »*kapital*«*ekstensiv søfart* med forholdsvis små skibe og tilsvarende *små besætninger*. Sammenlagt med det tidligere beskrevne finansieringsgrundlag og investorenes konjunkturresistens peger disse træk ikke netop i retning af en kerne af decideret profitsøgende kapital. Snarere står vi her over for en form for *enkel vareproduktion*, hvor der ikke kan skelnes mellem kaptajnen som entreprenør/producent og som medejer, og hvor han blot indhenter supplerende »kapital« og arbejdskraft i fornødent omfang.

Egentlig som en sidegevinst viser det sig for det tredje, at det karrieremønster, som undersøgelsen kredser om, øjensynlig er adskiltigt ældre end først antaget, idet en stor del af rederne – og navnlig de betydeligste – jo sås at være forhenværende kaptajner.

Endelig er der med det foregående skabt grundlag for at anskue ejendomsforholdene og arbejdsprocessen i et langt historisk perspektiv.

## 1773

Uheldigvis tier de iøvrigt ret få bevarede skibslisters mellem 1713 og 1773 om, hvem der skød penge i skibene. Ifølge skibslisten var der i 1773 66 skibe og fartøjer hjemmehørende i Åbenrå. Med en samlet tonnage på 2.819 cl. lastede de næsten tre gange mere end flåden i 1713. Skibenes gennemsnitlige drægtighed var altså øget betydeligt, nemlig fra 24,2 cl. til 42,7 cl.

Som bekendt former udviklingen sig særdeles ujævnt gennem de 60 år, der skiller de to opgørelser. Efter en gevaldig højkonjunktur, der i 1748 bragte åbenråflåden op på 115 enheder med tilsammen 4.232 cl., mindskedes

tonnagen i løbet af de næste 25 år frem til 1773 med over 40%.

En omtrent samtidig skildring af skibsfartens vanskelige situation gives af byens deputerede borgere, som efter forespørgsel fra statholderskabet på Gottorp i 1771 indberetter: »På grund af, og for fragternes dårlige beskaffenhed har der i de senere år stadigt ligget skibe ledige ved pæl, og denne sommer udgør antallet af disse 6 store og adskillige små skibe ... I de tider, hvor skibsfarten bragte fordel, byggedes her adskillige skibe. Men i de sidste år, i hvilke skibsfarten bestandig bringer tab i stedet for vinding, er det herværende skibsbyggeri fuldstændig ophørt«.<sup>30</sup>

Nu tegner den slags indberetninger gerne et noget pessimistisk billede af virkeligheden, men denne ledsages af detaljerede oplysninger om indtægter og udgifter, der har kunnet kontrolleres, og som viser, at gav skibsfarten overhovedet overskud i disse år, så har det været såre beskedent. Baggrunden herfor var den, at åbenråerne jo gennem en lang periode havde satset på at sejle især tømmer fra bl.a. Sverige til England, og at svenskerne nu gennem toldrestriktioner søgte at fremme deres egen skibsfart ved at udelukke fremmede, samtidig med at England ved en skærpelse af den såkaldte navigationsakt bestræbte sig på at importere varer på egne skibe.

Også reduktionen af såvel den samlede åbenråtonnage som antallet af skibe tyder på, at indtjeningen i de senere år har været ringe. Om den ligefrem har ligget under det nødvendige produkt, således at udslidte skibe ikke har kunnet erstattes, kan ikke fastslås. Ét er dog givet: i disse sløje tider vovede kun få at anskaffe nybygninger. Flådens yngste skib i 1773 var tre år gammelt, en del var fra begyndelsen af 1760'erne, mens langt størstedelen var fra glansperioden i 1740'erne eller endnu ældre.

### Rederivarianter i 1773

I 1773 genfindes de to rederivarianter fra 1713, og partsrederierne dominerer stadig klart med 57 mod 9. I tonnagemæssig henseende er partsrederiernes dominans endnu mere markant, idet de enejede skibe tilsammen kun tegner sig for 131,5 cl. eller 4,6% af totalen; 7 af disse enheder er mindre end 10 cl., mens de 2 sidste med henholdsvis 41 og 44,5 cl. hører til kategorien af mellemstore skibe. – En væsentlig forskel i forhold til 1713 er imidlertid, at der af begge de kendte rederiformer i 1773 er udspaltet en *undervariant*, således at der nu findes fire forskellige:

1.a. Enerederier hvor ejeren fører skibet (5 fartøjer på under 10 cl. og 1 skib på 41 cl.).

1.b. Enerederier hvor kaptajnen ikke er ejer (2 fartøjer på under 10 cl. samt et skib på 44,5 cl.).

2.a. Partrederier hvor kaptajnen er medejer (48 skibe).

2.b. Partrederier hvor kaptajnen ikke er medejer (4 skibe).

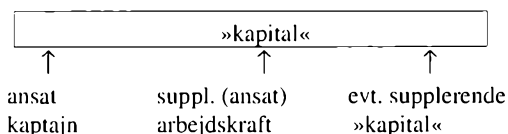
Nr. 1.a er behandlet tidligere, men 1.b er ny og fortjener lidt opmærksomhed. De 2 småfartøjer ejes af Jes Petter T(h)odsen i Højer, og en i listen indlagt, løs seddel oplyser, at de hvert år sejler østers til København. Hvem førerne er, nævnes ikke i 1773 – måske har de dette år »ligget ledige ved pæl« – men i 1779 ses, at de føres af ikke-medejende skipperer for samme reder.

Den sidste og største af disse 3 enheder tilhører forhenværende kaptajn, nu købmand og rådmand Cornelius Cornelsen, som er engageret i yderligere 8 skibe, der alle er partsfinansierede. 6 af disse føres af medejende kaptajner, 1 føres af en ikke-medejende, hvis mor dog ejer part, og endelig er der 1 skib, som for tiden ingen fører har. – Om denne lokale reder læser man følgende i kaptajn C.C. Fischers erindringer:<sup>31</sup> »Min oldefader Christopher Conrad Fischer (1736-1810) ... fik af Cornelius Cornelsen et skib at føre. Cornelsen var en af byens første (dvs. største) købmænd

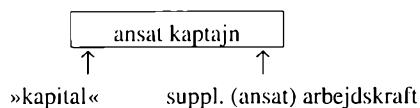
... Efter krigen med England ... havde han mistet alle sine skibe. Han kaldte da alle sine kreditorer sammen og forelagde dem sin status: »Kan I få det til at slå til«, sagde han, »ellers har I her mit guldur«. Han boede på Storegade ... og kunde efter pengekrise ikke blive ved ejendommen, men måtte flytte. Når han senere gik sin spadseretur op ad gaden, kunde han aldrig få sig til at gå forbi sin gamle ejendom«.

Om partsrederierne, hvoraf variant nr. 2.a er gammelkendt, mens 2.b er ny, kan nævnes, at antallet af medejere i den enkelte enhed spænder lige fra 2 til 27, og at der gennemgående er flere om hvert skib end 60 år tidligere; dette må nok delvist ses i sammenhæng med, at skibene gennemsnitligt er langt større, og at der dermed stikker en betydeligt større formue i hvert. Skønt det supplerende kildemateriale stadig lader meget tilbage at ønske, viser det dog, at slægtsskab mellem kaptajner og parthavere forekommer meget hyppigt; især hæfter man sig ved, at mindst halvdelen af de ikke-medejende kaptajner på de partsejede skibe har en eller flere slægtninge blandt ejerne.

Når det ovenfor hed, at det er de to gammelkendte rederivarianter, der har udspaltet hver deres undervariant, så er det kun korrekt udfra en overfladisk betragtning. En teoretisk funderet skelnen må derimod se nr. 1.a og 2.a som variationer over en fælles grundstruktur, idet kaptajnen her er (med)ejer, mens varianterne 1.b og 2.b ikke rummer dette strukturtræk. Og dét er noget nyt i forhold til situationen i 1713. Udover de for lidt siden opstillede modeller for, hvordan en ny produktionsenhed kan etableres, må der derfor i 1773 også regnes med en *fjerde* logisk mulighed, hvor »kapitalen« enten besiddes af en person eller flere, og hvor initiativet udgår herfra:



Endvidere rummer strukturen i 1773 plads til en femte mulighed, hvor de indskudte penge-midler ligesom ovenfor kan være organiseret som enten et parts- eller enerederi, men hvor det er en uformuende kaptajn, der får andre til at finansiere et skib, han selv skal føre:



Det lader sig ikke fastslå nøjagtigt, hvornår der i åbenråflåden første gang optræder rent ansatte, dvs. ikke-medejende kaptajner. Fænomenet har dog næppe været helt nyt i 1773. Allerede i byens officielle rangforordning fra 1733 skelnes der nemlig udtrykkeligt mellem skipperne med og uden andel i skibet, de fører. Førstnævnte rangerede som borgere af anden klasse, mens de sidste hørte til i tredje klasse. De »gemene« søfolk, matroserne, fulgte så i fjerde klasse.<sup>32</sup>

Principielt må man sige, at der med de nytilkomne typer, hvor samtlige ombordværende (synkront betragtet) har status af ansatte, kan være tale om en egentlig kapitalistisk produktionsmåde. Spørgsmålet er dog, om det er andet end en mulighed. Man må huske, at det, der registreres i skibslisten, er et øjebliksbillede og ikke nødvendigvis permanente forhold. Senere kendes således talrige eksempler på, at selv- og medejende kaptajner jævnligt holdt pauser hjemme og for en tid overlod skibet til en ansat afløser.<sup>33</sup>

### Parthaverne

Mens den foregående skibsliste jo angav størrelsen af de enkelte skibsparter, får vi i denne og de efterfølgende kun ejernes navne; tilmed er det her i 1773 kun lykkedes at knytte erhvervsbetegnelser og/eller bosted på ca. 60% af disse. Ovenfor er enerederne allerede omtalt, men af hensyn til overblikket behandles samtlige ejere under ét i det følgende.

»Kapitalen« bag de ialt 66 skibe var fordelt på 662 parter (inklusive helparter), som ejedes af 258 forskellige (juridiske) personer.

I alt 155 af disse genkendes som bosat i Åbenrå eller på Løjt. Det drejer sig om 55 aktive kaptajner, 29 forhenværende kaptajner (og 4 sandsynlige do), 8 købmænd (hvoraf yderligere 5 var tidligere kaptajner), 14 gårdmænd fra Løjt, 3 rebslagere, 3 der drev ikke nærmere oplyst »borgerlig næring«, 2 guldsmede og 1 af hver af de følgende: sejlsmager, vinhandler, slagter, bager, møller, murer/bykæmner, murer/blytækker, kniplingshandler, kgl. fysikus, justitsråd/godsejer og aftægtsmand. Hertil kommer ikke mindre end 50 enker/samejende arvinger, hvoraf lidt over halvdelen kan identificeres som arvinger efter følgende lokale beboere: 13 kaptajner (og 3 sandsynlige do), 3 rebslagere, 2 kro- og gårdmænd fra Løjt samt 1 af hver af de følgende: bager, gæstgiver, kræmmer og gårdmand, mens en sidste enke driver ikke nærmere oplyst »borgerlig næring«.

Kun 2 af de identificerede ses at være geografisk fremmede, nemlig førnævnte T(h)odsen fra Højer og en mand fra Sønderborg, men blandt de ukendte kan der selvfølgelig gemme sig en hel del flere.

Denne store restgruppe til trods kan det slås fast, at noget over halvdelen af parthaverne, nemlig 60%, i 1773 er fra Åbenrå eller Løjt. Og ser man på de enkelte erhvervskategorier, domineres billedet fortsat af de, der har en direkte eller indirekte *arbejds*mæssig tilknytning til byens søfart. Sammenlagt tæller de med sikkerhed genkendte aktive og forhenværende kaptajner samt kaptajnskerne eller arvingerne 102 personer eller knap 40% af samtlige, og de tegner sig for 353 parter eller 53% af det samlede antal. – To i listerne indlagte sedler (1777 og 1780) antyder iøvrigt, at skibets fører ligesom i 1713 ofte ejede en ret stor part i forhold til de øvrige. Det er således sandsynligt, at de nævnte decideret maritime investorer ikke blot ejede over halvdelen af



Efter midten af 1760'erne fulgte en lang periode med tilbagegang og stagnation for den tidligere så blomstrende åbenråsfart. Enkelte foretrak i sådanne tider at sætte nogle af deres penge i fast ejendom fremfor i skibsparter. Det gælder f.eks. den tidligere skipper, købmand Jacob Schwennesen, der i 1772 opførte det her afbildede hus, som i øvrigt indrettedes til lejeboliger. Med sine parter i 18 skibe var han dog stadig byens største reder.

parterne men også af den samlede, indskudte »kapital«.

Bedømt efter antallet af skibe, de havde investeret i, var følgende redere de største i 1773:

	<i>part i antal skibe:</i>
Fhv. kaptajn, købmand Jacob Schwennesen . . .	18
Enke efter kaptajn og købmand Jürgen Barthelsen . . . . .	18
Fhv. kaptajn, købmand Hans Kopperholdt . . .	16
Enke efter kaptajn Peter Joh. Otzen . . . . .	16
Rådmand Joachim Hinrich Koch . . . . .	13
Fhv. Kaptajn Barthel Koch . . . . .	12
Fhv. kaptajn Claus Barthelsen . . . . .	12
Fhv. kaptajn, købmand Jürgen Iversen senior .	11
Kaptajn Jens Jensen . . . . .	10
Vinhandler Peter Frellsen . . . . .	10

Rebslager Peter T(h)ordsen . . . . .	10
Fhv. kaptajn, købmand, rådmænd Corn. Cornelsen . . . . .	9*
Rådmand Chr. Jensen . . . . .	9
Kaptajn Jürgen Koch . . . . .	9
Fhv. kaptajn Jacob Sedien . . . . .	8
Sejlmager Jürgen Iversen junior . . . . .	8
Justistråd, godsejer Christopher Trogelius Koch . . . . .	8
Enke efter kaptajn Nicolay Heyssel . . . . .	8
Fhv. kaptajn, købmand Th. Jürgen Frees . . . .	7
Fhv. kaptajn Peter Nielsen Heissel . . . . .	7

\*) I helpart

Disse 20 store redere, svarende til små 8% af samtlige, sad på godt en tredjedel af parterne. De maritime erhvervs-kategoriers overvægt er stadig markant, og man bemærker, at slægtsnavne som Koch, Barthelsen (Bärthel-

sen), Iversen og Frellsen går igen fra listen over større redere 60 år tidligere. – Blandt parthaverene finder man iøvrigt 1800-tallets storreder, agent Bruhns farfar, forhenværende kaptajn, gårdmand Jørgen Bruhn senior, og dennes bror, kaptajn Jacob Bruhn. De ejede begge parter i 6 skibe.

## 1801

Med en samlet drægtighed af 2.271,5 cl. fordelt på 43 enheder lastede det enkelte skib i 1801 i gennemsnit 52,8 cl. eller 10 cl. mere end i 1773. Såvel antallet af skibe som byens samlede tonnage var dog fortsat svagt faldende.

Hvad ejendomsforholdene angår, finder man kun de allerede kendte former. Ej heller er der indtruffet bemærkelsesværdige ændringer i investorernes erhvervs sammensætning, som derfor undtagelsesvist forbigås i tavshed.

Derimod er der sket en betydelig koncentration af »kapitalen«. Mens flådens samlede tonnage kun er reduceret med godt 20% siden 1773, så er både parternes og ejernes antal godt og vel halveret, nemlig til henholdsvis 319 og 129. Bag denne koncentration ligger tilsyneladende to tendenser. Dels er der nu gennemgående færre ejere om hvert skib, og dels tegner enerederne sig for 17,1% af tonnagen mod kun 4,7% i 1773.

5 af de ialt 11 eneejede skibe føres af ejeren selv. Det drejer sig om et par små enheder på 2 og 3,5 cl. samt 3 skibe på 19-26,5 cl. Blandt de resterende eneejede skibe finder man 2, der føres af sønner til ejerne, som selv sejlede med dem tidligere, mens de sidste 4 enerederskibe på sammenlagt 202 cl. alle tilhører forpagteren af Slots- og Nymølle, Johann Heysel, der er parthaver i yderligere 7 skibe.

Ét er imidlertid at påvise, at skibene samles på færre hænder, men hvordan forklares de?

I tilfælde af en decideret lavkonjunktur kunne det antages, at en eventuel ægte kapital havde søgt mere indbringende græsgange.

Men her omkring århundredeskiftet er der snarere tegn på gryende optimisme i Åbenrå: 8 af skibene er under 5 år gamle, og 4 – deriblandt flådens største, Emanuel på 104 cl. – er bygget inden for det seneste par år. Heller ikke møller Heysels eller andre af de større rederes dispositioner i den følgende tid tyder på depression blandt investorerne. Antagelig for at kunne købe sin medforpagter på møllerne ud, afhændede Heysel ganske vist et af sine eneejede skibe, men køberen var en anden af byens store redere, Th. Jürgen Frees enke, og i 1807 har han fortsat part i 7 skibe og ejer 3 alene. Og Heysels hidtidige kompagnon, købmand J. F. Biørnsen, anbragte da også straks en del af de fra møllerne frigjorte penge<sup>34</sup> i et splinternyt fregatskib, Flora på 81 cl., hvor Heysel iøvrigt selv var medinteressent.

Følgende redere må anses som de største i 1801:

*part i antal  
skibe*

Fhv. kaptajn Peter Joh. Otzen . . . . .	12
Fhv. kaptajn, købmand Hans Kopperholdt . . . . .	12
Købmand Ambrosius Heinrich Lange . . . . .	12
Møller m.m. Johann Heysel . . . . .	11*
Fhv. kaptajn, købmand Jes Regensburg . . . . .	9
Enke efter fhv. kaptajn, købmand Th. J. Frees . . . . .	9
Enke efter vinhandler Peter Frellsen . . . . .	7
Fhv. kaptajn ? Chr. Richelsen . . . . .	7

\*) 4 helparter

## 1807

Tanken med at se nøjere på åbenråflåden i henholdsvis 1807 og 1815 var bl.a., at man ved at registrere rederne umiddelbart før og efter krigen mod England måske kunne skrælle sig ind til en eventuel »hård kerne« af enkle vareproducenter, der trods de vanskelige tider ikke trak deres penge ud af søfarten, og samtidig ville få udpeget eventuelle kapitalistiske investorer, som har indskudt kapital i den rimeligt gunstige førkrigstid, men som nu flygter.

I løbet af krigen halveres den samlede tonnage faktisk også fra 2.277 cl. i 1807 til 1.216 cl. i 1815, og antallet af skibe falder fra 40 til 25, ja i 1811 var man helt nede på 810,5 cl. fordelt på bare 13 skibe. Sagen er imidlertid mere kompliceret end først antaget.

For det første er den kraftige tilbagegang ikke noget rent udtryk for, hvor stor en del af »kapitalen« der eventuelt flød bort. En væsentlig del af skibene blev simpelthen opbragt som krigsbytte af englænderne; i løbet af krigsårene røg der ikke mindre end 46 åbenråskibe på den konto.<sup>35</sup> Og for det andet kan man vende sagen på hovedet og sige, at ikke kun risikoen for tab men også chancerne for gevinst stiger i krigstider. Man kan derfor ligeså godt forvente, at det netop er den profitsøgende, gamblende kapital, der bliver i erhvervet. – Antagelserne smuldrer altså. Lad os istedet se på kendsgerningerne.

I 1807 var der som nævnt 40 skibe med en samlet drægtighed af 2.277 cl., hvilket giver et gennemsnit på 56,9 cl. 11 skibe på ialt 522 cl. – eller ca. 23% af den samlede tonnage – tilhørte eneredere. Heraf førtes 3 småfartøjer af selvejere, 1 skib på 63 cl. førtes ligeledes af selvejer Michael Jebsen, 2 skibe på 40 og 50 cl. tilhørte en forhenværende kaptajn og førtes af hans egne sønner, 2 andre skibe på 25 og 94 cl. ejedes af enken efter forhenværende kaptajn og købmand Th. Jürgen Frees, der nu var byens største reder, og endelig ejede den ligeledes før omtalte møller Heysel 3 skibe på tilsammen 172 cl.

Den samlede »kapital« var fordelt på 327 parter (inklusive de 11 helparter), som var i hænderne på 133 forskellige personer (herunder samejende arvinger).

Blandt disse finder man 20 aktive kaptajner – 1 tillige gårdmand på Løjt – 21 forhenværende kaptajner, hvoraf mindst 3 nu levede som gårdmænd på Løjt, 14 købmænd af hvilke halvdelen var tidligere kaptajner, yderligere 10 løjtgårdmænd, 3 rebslagere, 2 møllere, 2 advokater – den ene af disse, nemlig byens

tidligere borgmester, kanceliråd C.L. Kanütz, angives dog i 1803 at leve »af sine midler« – og 1 af hver af de følgende: skibsbygmester, bager, drejer, vinhandler, farver, præst og endelig 1 »pensionist«, der bor på og førhen besad kanceligodset Høgebjerg på Løjt. Alle disse genkendes som lokale folk. Det samme gælder for enkerne og andre arvinger efter 12 kaptajner, 5 købmænd – heraf 3 forhenværende kaptajner – samt 1 af hver af de følgende: rebslager, vinhandler, farver, skovrider og gårdmand. Endelig ejede nogle døtre af nævn-te Kanütz i fællesskab en skibspart.

Til disse 102 lokalt boende investorer kommer 3 geografisk fremmede, nemlig en sønderborgsk kaptajn, en købmand fra Randers samt kaptajn Johs. Frahm i København; sidstnævnte stammede dog fra Åbenrå og havde gode venner der endnu. De resterende 28 har ikke kunnet identificeres, bortset fra at der er 3 kvinder imellem; her gemmer sig sikkert flere ikke-lokale investorer.

Ligesom i 1773 udgør de decideret maritime investorer (aktive, forhenværende samt arvinger efter kaptajner) et markant indslag, idet knap 50% af rederne hører til denne kategori, som står for 55% af parterne.

Heller ikke i 1807 er der kommet nye rederiformer til, men der er sket en betydelig forskydning i forholdet mellem de to hovedvarianter: I 21 ud af ialt 40 tilfælde var kaptajnen ikke (med)jejer af skibet, han førte. Til sammenligning erindres om, at i 1773 førtes kun 10% af skibene af kaptajner uden part. Det kan dog tilføjes, at mindst 11 af de rent ansatte kaptajner i 1807 har nære slægtninge blandt skibets ejere.

At dømme efter antallet af deres skibsparter må følgende redere betegnes som de største:

	<i>part i antal skibe</i>
Enke efter fhv. kaptajn,	
købmand Th. Jürgen Frees . . . . .	15*
Fhv. kaptajn, købmand Hans Kopperholdt . . . . .	14
Møller m.m. Johann Heysel . . . . .	10**

Fhv. kaptajn Peter Joh. Ottzen . . . . .	9
Drejer ? Casper Nissen . . . . .	8
Købmand Peter Bennick Hansen senior . . . . .	8
Fhv. kaptajn ? Chr. Richelsen . . . . .	7
Rebsluger Peter Tordsen . . . . .	7

\*) 1 helpart  
\*\*) 3 helparter

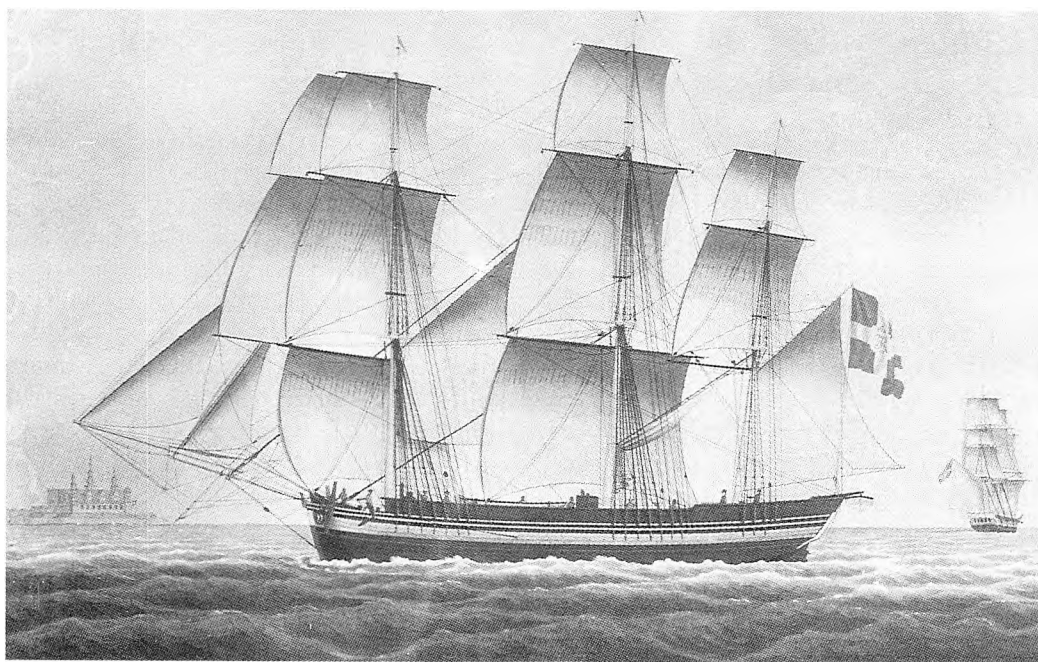
## Under Englandskrigen 1807-14

Som tidligere omtalt svandt den åbenråske flåde voldsomt ind i løbet af krigen. Ved krigsudbruddet befandt kun 5 enheder sig hjemme, heraf 2 større skibe. Allerede inden årsskiftet opbragtes 11 skibe på tilsammen 789,5 cl. af englænderne, mens 12 andre måtte oplægges i forskellige havne som følge af de usikre tider til søs. Ganske vist erhvervedes under de følgende års hektiske krigskonjunkturer flere nye skibe – fortrinsvis små – ligesom enkelte af kaptajnerne lod sig optage som »skinborgere«

i neutrale byer, bl.a. Rostock, på nøjagtig samme måde som sønderborgske skippere 100 år tidligere havde dækket sig under det neutrale Åbenrå. Alligevel ramtes den åbenråske flåde hårdt og led betydeligt større, relative tab end de øvrige slesvigske søfartsbyer.<sup>36</sup>

Tager man f.eks. året 1809, oplyser skibslisten, at 15 af ialt 35 skibe har ligget stille hele året, mens 2 andre skibe er blevet beslaglagt, 1 er taget til fange af englænderne, 1 forulykket og 1 er »i arrest«. Andre 7 skibe er blevet solgt i årets løb – næsten alle til udlandet. 6 af disse bortsolgte skibe førtes iøvrigt året før af ikke-medejende kaptajner.

Så galt stod det til med ialt 27 skibe, men en hel del af de lokale kaptajner har dog forstået at klare sig alligevel. Midlertidigt afskåret fra storskibsfarten som de var, optræder 5 af kaptajnerne fra de skibe, der ligger uvirksomme, således i samme liste som førere af småfartøjer, der givetvis har haft gode indtje-



Fregatskibet Aurora – her med Kronborg om styrbord – var med sine 112 cl. et af Åbenrås største skibe i begyndelsen af 1800-tallet. Det erhvervedes i 1808 som nybygning af byens største reder, enken efter forhenværende kaptajn, købmand Th. Jürgen Frees. Antagelig for at finansiere købet af Aurora, der i begyndelsen førtes af hendes søn, har hun i 1809 afhændet sine parter i tre andre skibe.



ningsmuligheder som følge af den vanskelige forsyningsituation. Hertil kommer mindst 7 andre åbenråkaptajner, der ligeledes for en tid byttede 2- og 3-masterne ud med et mindre fartøj, men hvis hensigter var knapt så fredelige; her var nemlig tale om kaperskibe.<sup>37</sup>

I løbet af krigen ses der kun at være anskaffet 2 større skibe i Åbenrå, nemlig i 1808 3-masteren Aurora på 112 cl., som førtes af Th. Jürgen Frees søn og ejedes af hans enke, der givetvis har bestilt skibet før krigsudbruddet, samt i 1811 byens hidtil største skib, fregatten Anna Maria, 130 cl., der førtes af selvejeren Jørgen Bruhn. En del af pengene til dette skib havde Bruhn som bekendt tjent ved kaperiet. – Det skal tilføjes, at det i den sidste del af krigen faktisk lod sig gøre at sejle i fred for de fjendtlige orlogsskibe, idet de krigsførende parters indbyrdes handel så småt kom igang igen, beskyttet af »licenser«, dvs. lejdebrev.

## 1815

Året efter krigens ophør omfattede den åbenråske flåde 25 enheder på tilsammen 1.216 cl. Den gennemsnitlige lasteevne på 48,6 cl. ligger dermed små 10 cl. lavere end i 1807.

11 af skibene ejes af 8 eneredere. I 5 tilfælde er der tale om småskibe, der overvejende føres af selvejere; 4 skibe på ialt 303 cl. tilhører arvingerne efter nu afdøde Th. Jürgen Frees enke, og disse ejer part i yderligere 5 skibe. Flådens største skib, Anna Maria, føres stadig af Jørgen Bruhn som selvejer, men han solgte det dog samme år. Et andet skib, Juno på 63 cl., tilhørte fortsat Michael Jebsen, der nu var gået i land og havde overladt kommandoen til sin tidligere styrmand, gårdmandssønnen Jes Jessen Ravn fra Barsø.

»Kapitalen« bag skibene var udstykket i 130 parter (inklusive de 11 helparter), der igen var fordelt på 83 ejere.

18 af disse angives at være enker eller samejende arvinger. Heraf genkendes 7 som efterladte af kaptajner, 6 af købmænd, hvoraf yderligere 2 var forhenværende kaptajner, samt 1 skibsbygmester, 1 møller m.m., 1 gårdmand og 1 farver, mens en sidste enke ikke er identificeret nærmere.

Af de resterende 65 ejere er det lykkedes at identificere 53, som fordeler sig således: 8 aktive kaptajner, 16 forhenværende kaptajner, 11 købmænd af hvilke yderligere 3 tidligere havde været kaptajner, 4 løjtgårdmænd, 2 advokater, 2 styrmænd samt 1 af hver af de følgende: gæstgiver (forhenværende kaptajn), sejlmager, rebslager, drejer, urtekræmmer, borgmester, præst og skovrider.

Ud over alle disse lokale beboere genfinder man blandt investorerne den københavnske kaptajn Frahm, mens de sidste 12 ikke er identificeret.

Lægger man de decideret maritime ejere sammen, drejer det sig om 40 personer, der tegner sig for ialt 75 parter eller 58% af totalen.

På godt halvdelen af skibene, nemlig 13 af 25, var kaptajnen ikke medejer. Dog havde mindst 7 af disse ansatte kaptajner mindst 1 slægtning blandt skibets redere (forældre, svigerforældre, brødre, onkler eller svogre).

Sammenlignet med tidligere er der mange, som kun ejer part i et enkelt skib, og kun et par kan ud fra det hidtil benyttede kriterium betegnes som store redere; det drejer sig om arvingerne efter forhenværende kaptajn, købmand Th. Jürgen Frees, som har part i 9 skibe (heraf 4 helparter), og den forhenværende kaptajn Peter Joh. Ottzen, der er medejer af 7 skibe.

Som fremgået optræder der i 1815 en hidtil uset kategori i ejernes rækker, nemlig styrmænd, og det interessante er, at begge ejer part i skibet, de selv sejler med. I det ene tilfælde er der tale om en jagt på 8 cl., der ejes af skipperen og styrmanden i fællesskab, og hvis samlede besætning kun omfatter yderligere én mand. Der er altså tale om en ganske lille

enhed, som dog i denne udformning kun fik en kort levetid; i 1819 er styrmanden erstattet af en anden, og skipperen er nu selvejer. Heller ikke i det andet tilfælde, den 63 cl. store die Frau Catharina med 10 mands besætning, er der tale om noget varigt. Man kan ikke udelukke, at det har været problematisk at have to arbejdende ejere ombord på samme skib, omend der her er tale om et familieforetagende (styrmanden og kaptajnens bror, der ligesom kaptajnen selv ejer parter, er svogre, og styrmandens bror er også medejer). Allerede inden die Frau Catharina i december 1816 forliste med mand og mus ved Malaga var den medejende styrmand således afmønstret; i slutningen af september havde han taget borgerskab som skipper i Åbenrå, og i 1818 optræder han som medejende kaptajn på den splinternye 3-master Freya på 81 cl.

Udover de tidligere opstillede varianter træffer man altså her i 1815 tillige en variant, hvor *to* af de umiddelbare producenter, der sejler med skibet, er medejere. – Det kan dog forudskikkes, at denne nyhed nok genfindes i de senere lister, men kun i meget beskedent omfang og – med én undtagelse – kun blandt de ganske små enheder.

## 1825

Støttende sig på Hamborg, som i årene efter den danske statsbankerot og krigen mod England overtog Københavns position som et af Nordeuropas vigtigste handels- og finanscentre, skulle der blot gå 10 år, før åbenråflåden nåede en kapacitet, der overgik niveauet i de jævnt gode tider før 1807.<sup>38</sup> Hamborg satte sig jo bl.a. på en stor del af handelen mellem Europa og de tidligere spanske og portugisiske besiddelser i Latinamerika, og gennem en ca. 30-års periode startende omkring 1820 var en væsentlig del af den åbenråske tonnage beskæftiget i denne interkontinentale vareudveksling.

Mens hovedstadens og landets økonomi som helhed var inde i en langvarig bølgedal, så havde åbenråflåden god vind i sejlene, og i 1825 nåede den en samlet drægtighed af 2.550 cl. fordelt på 51 enheder. Ligesom tidligere var der selvfølgelig både små og store skibe, men den kendsgerning at ialt 30 skibe lå over gennemsnittet på 50 cl. viser, at størstedelen gik på langfart.

28 skibe ejedes af 21 eneredere, som dermed stod for 1.065 Cl. eller små 42% af byens samlede tonnage. 13 af de 28 var dog småskibe, som næsten alle førtes af ejeren selv; 4 større skibe førtes ligeledes af selvejere, mens 3 skibe på sammenlagt 228 cl. tilhørte de førnævnte arvinger efter Th. Jürgen Frees enke. 1 skib ejedes af Jørgen Bruhn alene, som få år forinden havde sagt søen farvel, og det førtes af hans svogers bror, Boy Bendixen.

Inklusive hjælperne var »kapitalen« for-delt på 163 skibsparter, som ejedes af 96 forskellige juridiske personer.

I tråd med fremgangsmåden hidtil kan ejerne inddeles i følgende kategorier: 11 enker/arvinger, som var efterladte af 6 kaptajner, 4 købmænd, hvoraf 1 var forhenværende kaptajn, og 1 farver. Blandt de resterende 85 redere finder vi 34 aktive kaptajner, 13 forhenværende kaptajner (heraf 3 løjtgårdmænd), 11 købmænd (deriblandt yderligere 2 forhenværende kaptajner), 3 rebslagere samt 1 af hver af de følgende: skibsbygmester, sejmager, drejer, styrmand,<sup>39</sup> »kontrollør« (tolder?), løjtgårdmand, præst, advokat og »holzvogt«. Til disse lokale kan føjes en gammel kending fra København, kaptajn Frahm. 14 har ikke kunnet identificeres.

Sammenlagt er der 58 decideret maritime investorer, og de ejer ialt 98 parter. Det svarer til, at disse aktive eller forhenværende kaptajner og arvinger efter kaptajner samt styrmanden både udgør 60% af investorerne og sidder på 60% af parterne. I øvrigt er det nu atter det almindeligste, at kaptajnen ejer part i eget skib; der er kun 15 eksempler på det modsatte,

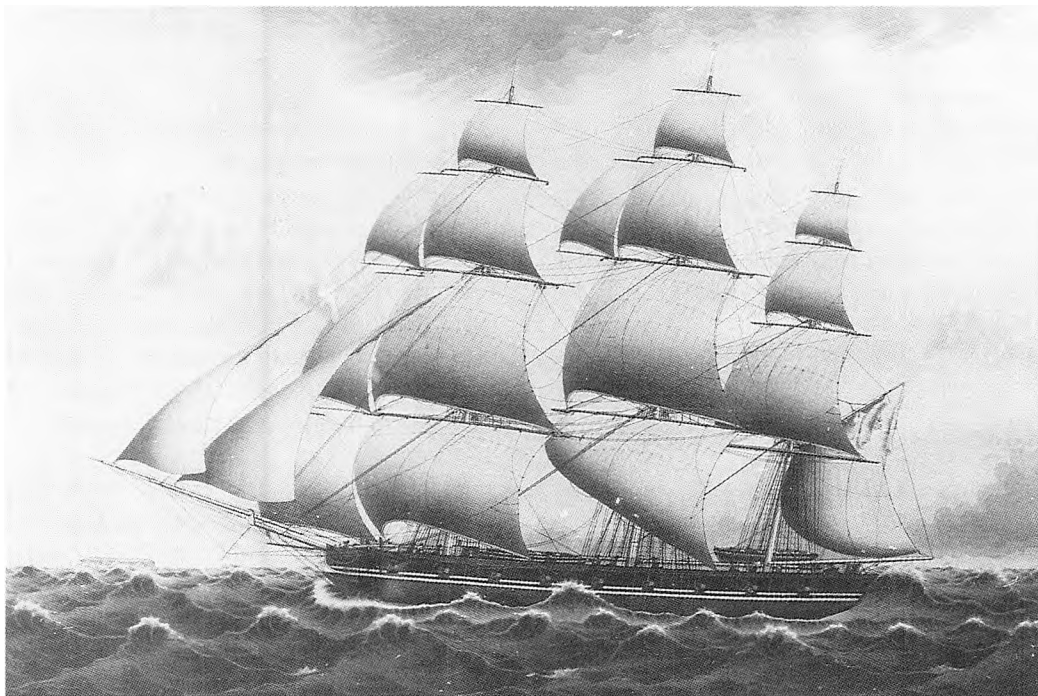
og mindst 8 af disse ansatte kaptajner har slægtninge blandt ejerne af skibet.

Kun én reder er engageret i mere end 6 skibe, nemlig Th. Jürgen Frees arvinger, som med de nævnte 3 enejede skibe og parter i 5 andre stadig er byens betydeligste.

Tendensen til at man samlet sine investeringer på færre skibe, således at der i gennemsnit er færre ejere om hvert, genfindes i 1825, og skibslisten giver indtryk af, at »kapitalen« koncentrerer sig på færre hænder. Spørgsmålet er imidlertid, om det nu også er de virkelige forhold, der registreres, eller om der bag de åbenråske navne skjuler sig udenlandsk ejede penge. Endnu er der dog ingen belæg for dette.

Derimod åbner materialet efterhånden for indsigter i, hvem der i det enkelte tilfælde stod som initiativtager ved etableringen af nye enheder. Løbende har vi jo opstillet de initiativtagere, der »teoretisk set« kunne være tale om, men nu er det også muligt at fremdrage konkrete eksempler.

I 1825 optræder således det første nogenlunde sikre eksempel på, at en »kapital« ejer, der hverken er eller har været kaptajn, står som iværksætter. Det drejer sig om købmand Friedrich Andresen, som dette år køber brigantinen Flora (71 cl., bygget 1805 i Kiel, 10 mands besætning), ansætter Peter Jessen Eskildsen som kaptajn og næste år ses at have ændret



Ikke blot sejltiden men også ladningens tilstand, når den lossedes efter endt rejse, var vigtig for et skibs omdømme – og derved dets konkurrenceevne. Ovenfor ses fregatten Creole (1), der under Jacob Bendixens kommando i 1820'erne især sejlede på Sydamerika. Som returfragt til Europa medbragte Creole ved flere lejligheder dele af den berømte naturforsker P.W. Lunds samlinger fra Brasilien. På en af rejserne var Lund selv med som passager. »Uagtet vi jo havde en hæsleg hjemrejse«, skriver han senere til Bendixen, »måe jeg dog tilstå, at jeg gjenkalder mig flere scener af samme med megen velbehag, hvortil da Deres behagelige omgang bidrog det meste ... Jeg har været så heldig at modtage de samlinger jeg havde med Dem i bedste stand, kun den jeg frygtede så meget for, ... der gik over Helsingør med en capt. Hansen, var rigtig nok i en beklagelig tilstand« (P. W. Lunds kopibog, Det Kgl. Bibliotek).

skibets navn til Concordia, samtidig med at han har afsat parter i skibet til 6 andre åbenråere, herunder kaptajnen – sikkert i forbindelse med en istandsættelse af det 20 år gamle skib.

Det første sikre eksempel på, at en (vordende) kaptajn med en vis »kapital« er bagmand ved dannelsen af en enhed, han selv bliver leder af, er godt en snes år ældre. Det drejer sig om Jørgen Bruhn, der ifølge sønnens erindringer<sup>40</sup> »i året 1806 ved sine egne, sin moders og søskendes midler samt flere gode venners hjælp (ialt 21, deriblandt onklerne Jacob Fr. Biørnsen og Joh. Davidsen) (fik) bragt det såvidt, at han kunde bygge sig et lidet fregatskib i Steenbjerg-hav«. Også dette skib hed pudsigt nok Flora.

## 1830

Fremgangen fortsatte gennem sidste halvdel af 1820'erne. I 1830 var åbenråflåden således nået op på 3.443,5 cl. fordelt på 59 enheder, hvilket svarer til et gennemsnit på lidt over 59 cl. per skib.

Ikke mindre end 34 skibe på tilsammen 1.674,5 cl. ejes ifølge skibslisten af eneredere, men med denne andel på 58% af skibene og 49% af tonnagen var toppen også nået for enerederne. 10 af disse 34 enheder målte under 10 cl. og førtes af selvejere, og på 4 skibe mellem 11 og 20 cl. samt 7 endnu større skibe var fører og ejer også identiske. Endelig kan nævnes, at 4 af de ialt 29 eneredere hver ejede mere end 1 skib.

Trods udbygningen af flåden er antallet af såvel parter som investorer fortsat faldende, idet man nu er nede på henholdsvis 133 og 83.

9 af parthaverne ses at være enker/arvinger efter 4 kaptajner, 2 købmænd (heraf 1 forhenværende kaptajn), 1 bager og 1 farver, mens en sidste gruppe fællesarvinger ikke er identificeret nærmere.

De resterende 74 redere fordeler sig på 37 aktive kaptajner (herunder 3 løjtgårdmænd),

10 forhenværende kaptajner (heraf ligeledes 3 løjtgårdmænd), 10 købmænd (1 forhenværende kaptajn), 2 rebslagere, 1 skibsbygmester, 1 bager, 1 drejer, 1 »holzvogt« og 1 »doktor«. Hertil kommer den sædvanlige kaptajn Frahm fra København, mens de sidste 9 ikke er identificeret.

Sammenlagt står de ialt 54 decideret maritime investorer for 81 skibsparter (herunder 29 af de 34 helparter); de udgør m.a.o. 65% af investorgruppen og ejer tilsammen 61% af parterne.

Kun en enkelt reder er engageret i mere end 6 skibe, nemlig Th. Jürgen Frees arvinger, som har part i 6 skibe og ejer 3 alene. Nærmeste »konkurrent« er Jørgen Bruhn, der nu officielt ejer 2 skibe alene og har part i andre 4.

## 1835

Siden 1830 er åbenråflådens samlede tonnage kun forøget med lidt over 100 cl., dvs. til 3.559,5 cl.; antallet af skibe er reduceret med 4, så der nu er 55 enheder, svarende til en gennemsnitlig drægtighed på 64,7 cl. per skib.

På 24 af de ialt 55 skibe er kaptajnen ikke at finde blandt ejerne; dog ses 11 af disse kaptajner at have slægtninge blandt skibets redere, og yderligere 2 havde tidligere været styrmand ombord, mens en af de nuværende parthavere selv førte skibet.

28 af skibene (51%) på ialt 1.547 cl. (43%) ejes af 23 eneredere, så trods et lille fald er eneredertonnagen stadig meget betydelig. Blandt disse 28 enheder finder man 8 småfartøjer på omkring 10 cl. og derunder, som alle føres af selvejere. 7 af de større skibe førtes ligeledes af deres ejer, hvoraf 2 tillige ejede parter i andre skibe. Den klart største reder, Jørgen Bruhn, tegner sig for 6 helparter, som tilsammen repræsenterer 458 cl. eller 13% af byens samlede tonnage, og han har andele i yderligere 4 skibe.

Officielt var »kapitalen« bag skibene fordelt på 127 parter (inklusive de 28 helparter),

der ejedes af 77 forskellige mennesker/sam-ejende arvinger. Tager vi de 8 enker og arvinger først, drejer det sig om de efterladte til 2 kaptajner, 2 købmænd (heraf 1 forhenværende kaptajn), 1 kaptajn/løjtgårdmand, 1 bager og 1 farver, mens det ikke er lykkedes at identificere den sidste arveenhed. Blandt de resterende 69 redere genkendes 32 aktive og 12 forhenværende kaptajner (heraf 3 løjtgårdmænd), mens der er 1 af hver af de følgende: skibsbygmester, sejlmager, rebslager, kleinsmed, drejer, styrmand,<sup>41</sup> bager, bager/brændevinsbrænder, farver og læge. Hertil kommer den tidligere åbenråer, kaptajn Frahm i hovedstaden. De sidste 14 er ikke identificeret sikkert.

Sammenlagt er der 51 decideret maritime investorer; de udgør dermed 66% af ejerne og tegner sig for 75 parter eller 59% af samtlige – herunder 25 af de 28 helparter. Som sædvanlig er disse tal dog ikke noget præcist udtryk for, hvor stor en del af den samlede »kapital« gruppen dermed stod for. Dette skyldes dog ikke længere kun, at skibene og parterne var af forskellig størrelse.

Ifølge skibslisterne ser det som omtalt ud til, at »kapitalen« besiddes af stadigt færre mennesker, som ydermere koncentrerer deres investeringer om relativt færre skibe end tidligere. I 1835 har intet skib flere end 7 parthavere, mens det omkring århundredeskiftet ikke var ualmindeligt med 15-20 parthavere om hvert skib, ja helt op til 27. I 1835 er 2-3 redere om hvert skib reglen snarere end undtagelsen. – Vel at mærke ifølge det *officielle* billede, der kan tegnes på grundlag af skibslisterne.

Sagen er nemlig, at vi netop her omkring midten af 1830'erne støder på de første vidnesbyrd om, at der var blandet *udenlandske pengemidler* ind i affæren. I 1836 indberetter magistraten i Åbenrå således til den slesvigske stænderforsamling: »Skibene bliver ... ikke alene befragtet i Hamborg, men alle forsikringer mod søfarer etc. bliver tegnet og afsluttet

der, de får *forsku*d til bygning, til køb og reparation af skibe, skibsrederne har deres kommissionærer i Hamborg, de er altså i såre mange henseender afhængige af hamborgerne«. <sup>42</sup>

Heri ligger antagelig en del af forklaringen på det paradoksale forhold, at der trods flådens ekspansion sker en stadig reduktion i antallet af såvel parter som parthavere. Genopbygningen af den åbenråske flåde efter Englandskrigens katastrofer foregik i et tempo, der savner sidestykke andre steder i landet, men som næppe havde været muligt uden massiv finansiel støtte udefra. Skal man tro indberetningen, havde støtten form af lån. Men der *kan* også have været tale om, at en del af skibsparterne i realiteten ejedes af udenlandske investorer, hvilket i givet fald blot forties – i skibslisterne såvel som i indberetningen – som følge af lovbestemmelsen om, at dansk indregistrerede skibe skulle være 100% dansk ejede.

Hvad enten åbenråerne nu støttede sig på rentebærende lånekapital fra udlandet, eller nogle af skibsparterne faktisk tilhørte hamborgere, så er dette dog næppe hele baggrunden for, at antallet af parter og investorer daler.

De lokale redere må i nogen grad selv have været istand til at finansiere ekspansionen. Besejlingen af Sydamerika var indbringende, og åbenråskibene havde et godt omdømme i denne fart. I 1829 rapporterer den danske konsul i Rio de Janeiro, at det »er en sand fornøjelse at se så ypperlige skibe under det danske flag som dem, den driftige kaptajn Jørgen Bruun (sic!) i Apenrade bygger og sætter i fart«. Samme sted fra indberetter den danske charge d'affaires, D. Reventlow, et år senere efter at have krydset Atlanten ombord på Cimber (I), der førtes af Hans Detlef Bruhn: »Jeg havde under denne rejse ofte lejlighed til at overtale mig om, hvor udmærket den nu i Apenrade brugelige skibskonstruktion er i sammenligning med andre nationer og i særdeleshed fra sejladsens side ikke levner noget at ønske«. <sup>43</sup>

Talrige andre kilder<sup>44</sup> vidner om, at åbenråerne ofte var særdeles hurtigsejlende i forhold til konkurrenterne. Ud over godt sømandskab forudsatte dette naturligvis store investeringer i godt materiel, men omvendt betød de hurtigere rejser også lavere løn- og proviantomkostninger, ligesom man lettere fik lønnende fragter samt undgik ballastrejser. Endelig antyder enkelte eksempler – ganske vist fra begyndelsen af århundredet – at åbenråerne i hvert fald i nogle tilfælde klarede sig med relativt små besætninger, der til gengæld måtte arbejde hårdt.<sup>45</sup>

Alt i alt har der været basis for gode fortjenester til åbenråskibene – fortjenester, som dels har kunnet finansiere en ekspansion og dels har kunnet tiltrække bl.a. hamborgske investorer.

## 1841

I løbet af 6 år voksede den åbenråske tonnage da også med mere end 30%, så den i 1841 nåede op på 4.543,5 cl. fordelt på 60 enheder. Eftersom skibsantallet kun steg med 5, er der tale om en pæn forøgelse af skibenes gennemsnitlige drægtighed, der nu er oppe på 75,7 cl.

Derimod er eneredertonningen faldet til 1.063,5 cl. fordelt på 18 skibe, der besiddes af 13 forskellige mennesker. – I virkeligheden dækker denne halvering nok over, at der ikke længere stikker så store udenlandsk ejede, men under åbenråske navne skjulte summer i skibene. Af disse 18 enheder er 7 på under 20 cl., og de føres alle af selvejere. Dette gælder kun for et af de større skibe, briggen Odin på 97 cl., hvis kaptajn og ejer, Michael Jebsen (far til den senere dampskibsreder), har part i yderligere 1 skib. Jørgen Bruhn markerer sig fortsat som enereder for 6 skibe, der svarer til 14% af byens tonnage, samt parthaver i yderligere 7.

Knap halvdel af kaptajnerne, nemlig 30 af 61, er ikke (med)ejer af »eget« skib; mindst 17 af disse ansatte førere har dog slægtninge

blandt skibets redere, og 1 har været styrmand, mens skibet førtes af en nuværende parthaver.

Både parternes og parthavernes antal er steget kraftigt, nemlig til henholdsvis 217 (inklusive helparter) og 109 mod de tidligere nævnte 127 og 77 i 1835. Der er gennemgående flere deltagere i hvert partsrederi; 10 er ikke ualmindeligt, og det højeste antal er 14, mens 7 var maksimum i 1835. Også dette tyder på, at man ikke længere er så afhængig af finansiering fra udlandet. Af de 8 nye skibe, der er kommet til, er de 5 partsejede, mens de 3 sidste alle tilhører den efterhånden velkonsoliderede Jørgen Bruhn.

Blandt de 109 redere finder man ialt 6 enker/arveenheder. Heraf var 3 efterladte af kaptajner (1 tillige løjtgårdmand), 1 af en købmand, som tidligere havde været kaptajn, 1 af en bager, mens den sidste ikke er identificeret. De resterende 103 redere fordeler sig således: 32 aktive kaptajner (1 tillige gårdmand på løjt), 21 forhenværende kaptajner (heraf 7 løjtgårdsmænd), 17 købmænd (1 forhenværende kaptajn), 4 bagere, 3 rebslagere, 2 skibsbygmestre, 2 kleinsmede, 2 løjtgårdsmænd og 1 af hver af de følgende: styrmand,<sup>46</sup> beslagsmed, skibssmed, seilmager, drejer, bødker, sukkerkoger, læge og rådhustjener. Foruden disse lokale beboere er der den i København bosiddende kaptajn Frahm og en borger i Flensborg. De sidste 9 har i lighed med den ovennævnte enke ikke kunnet identificeres.

Sammenlagt er der 60 decideret maritime investorer, og de ejer ialt 126 parter (herunder 15 af de 18 helparter) eller 58% af samtlige. Endvidere noterer man en markant stigning i antallet af parthavende repræsentanter fra de erhverv, der direkte eller indirekte var knyttet til bygning og udrustning af skibene. Dette harmonerer fint med den tidligere beskrevne udvikling i byens erhvervsliv, der jo i tiden hen imod midten af 1800-tallet i vid udstrækning byggedes op omkring søfarten.

Bedømt udfra antallet af skibe, man var engageret i, var følgende redere de største i 1841:

	<i>part i antal skibe</i>
Fhv. kaptajn m.m. Jørgen Bruhn . . . . .	13*
Fhv. kaptajn Johann Casper Koch . . . . .	9**
Sejlmager Andreas J. Cornett . . . . .	9
Fhv. kaptajn Richard Richelsen . . . . .	8
Fhv. kaptajn, gårdmand Hans Detlef Bruhn . . . . .	7
Fhv. kaptajn Casparus Barthelsen . . . . .	7
Fhv. kaptajn Chr. Jensen Koch . . . . .	7
Købmand Friedrich Andresen . . . . .	7

\* 6 helparter

\*\* 1 helpart

Slægtsforbindelserne mellem det enkelte skibs kaptajn og redere og blandt rederne indbyrdes synes at florere som aldrig før. Et typisk eksempel er fregatten Napoleon på 151 cl., der var bygget i Åbenrå samme år. Skibet

førtes af Boy Bendixen, der selv var medejer. Det samme var storebroderen, den forhenværende kaptajn Jacob Bendixen, samt dennes svoger Hans Detlef Bruhn, som også havde været kaptajn, og endelig Jacob Bendixens svigersøn, Herman Davidsen, der var købmand i byen. Styrmanden på skibet fra 1842 og i en årrække frem hed forresten Andreas Schäfer og var Jacob Bendixens plejesøn. En tilsvarende konstellation finder man bag den et år gamle fregat Pollux, der målte 96,5 cl., og som ligeledes var bygget i Åbenrå. Også her var kaptajnen, Hans Offersen, selv medejer, mens de øvrige parter tilhørte købmand Friedrich Andresen, som var hans svigerfar, den forhenværende kaptajn Chr. Jensen Koch, med hvis kones søster han var gift, og endelig bager Asmus Andresen, som var hans jævnaldrende fætter (fasters søn), og i hvis barndomshjem han selv var opdraget fra sit 10. år.



Fregatten Napoleon stævner ind mod Cuxhaven i 1847 med hele den 18 mand store besætning på dækket. Føreren var Boy Bendixen, der af sin tidligere styrmand, Hans Bruhn, omtales som »en meget rask søemand ... der forstod at bruge et skib, ja sommetider for hårdt, mere end det kunne tåle« (Hans Bruhn s. 115).

## 1846/47

Om den benyttede udgave af skibslisten 1846/47 skal bemærkes, at der er tale om en koncept med talrige rettelser og overstregninger samt en del unøjagtigheder. Listen omfatter bl.a. en del skibe, som er solgt – dels til andre lokale og dels til fremmede – men salgsåret kan ikke i alle tilfælde fastslås nøjagtigt. Oplysningerne må derfor tages med ekstra forbehold.

Alt i alt opregner 1846/47-listen 76 enheder på tilsammen 4.620,25 cl. Fratrækkes imidlertid de skibe, der må skønnes at være solgt »ud af byen«, når vi ned på 68 enheder på sammenlagt 4.220,75 cl., hvilket svarer til, at gennemsnittet er faldet til 62,1 cl. per skib. Reelt er der altså nok tale om en lille tonnagemæssig tilbagegang i forhold til 1841.

I det følgende gælder, at eventuelle frasolgte skibe *ikke* er modregnet, hvorfor angivelserne gennemgående er en smule for høje:

Af de 76 registrerede skibe var 33 ejet af 26 eneredere, som dermed stod for 1.293,75 cl. eller 28% af byens samlede tonnage. 12 af disse var småskibe, der førtes af selvejere. (I listen optræder nogle af disse småskippere som fører og ejer af to enheder, hvilket skyldes, at de har fået nyt skib, og at det gamle endnu ikke er slettet, skønt det er solgt). Yderligere 3 af de lidt større skibe føres også af ejeren selv. 2 skibsbygmestre ejer henholdsvis 1 og 2 skibe, mens 7 store skibe ejes af eneredere, som ikke selv fører dem; Jørgen Bruhn er stadig den mægtigste med 5 enerederskibe på tilsammen 610 cl. svarende til 13% af den totale tonnage.

Den samlede »kapital« var fordelt på 249 parter (inklusive de 33 helparter), som ejedes af 135 redere. Heraf er 14 genkendt som enker eller samejende arvinger efter 6 kaptajner, 5 købmænd (2 forhenværende kaptajner), 1 forhenværende kaptajn/løjtgårdmand og 1 bager, mens en sidste enke ikke er identificeret nær-



I modsætning til andre danske søfartscentre – f.eks. Fanø – slog aktieselskabsformen aldrig an i 1800-tallets åbenråflåde. Barken Concordia er det eneste kendte aktieejede åbenråsejlskib. Mens indskyderne i et partsrederi hæfter for skibets forpligtelser med hele deres øvrige formue, hæfter aktionærerne i et aktieselskab kun for deres indskudte beløb.



mere. De resterende 121 fordeler sig således: 35 aktive kaptajner (heraf 1 løjtgårdmand), 21 forhenværende kaptajner (7 løjtgårdmænd), 14 købmænd, yderligere 10 løjtgårdmænd (herunder 1 som tidligere var kaptajn og nu tillige holdt navigationsskole), 3 skibsbygmestre, 3 bagere, 2 sejmagere, 2 rebslagere og 1 af hver af de følgende: styrmand,<sup>47</sup> skibssmed, kleinsmed, træhandler, farver (forhenværende styrmand), fabrikant, sukkerkoger, kirurg og rådhusstjener – allesammen fra Åbenrå og nærmeste omegn. Hertil kan lægges 3 parthavere i Flensborg, 1 i Husum, Egersund og Jels samt endelig købmand P. Th. Berg i Ålborg.<sup>48</sup> De sidste 15 er ikke identificeret.

De største redere i 1846/47 var:

	<i>part i antal skibe</i>
Fhv. kaptajn m.m. Jørgen Bruhn . . . . .	12*
Sejlmager Andreas J. Cornett . . . . .	10
Fhv. kaptajn, gårdmand Hans Detlef Bruhn . . . . .	7**
Fhv. kaptajn Johann Casper Koch . . . . .	7
* 5 helparter	
** 1 helpart	

Grundet 1846/47-listens usikkerhed er det næppe umagen være at gå dybere i dens oplysninger her. – Hvad den iøvrigt tier om, er at der på dette tidspunkt faktisk er introduceret en i Åbenrå hidtil ukendt finansieringsform, nemlig et *aktieselskab*, som typisk nok er dukket op i følgeskab med en anden nyhed i åbenråflåden: hjuldamperen König Christian VIII. Skibslisten registrerer den som et almindeligt partsrederi med Jørgen Bruhn og en hr. Woldsen i Husum som eneste »parthavere«. – Om disse nye fænomener skriver Schlaikier: »i året 1845 oprettedes på agent Jørgen Bruhns tilskyndelse et »Apenrade Dampskibsfarts Aktieselskab«, hvis trykte statutter endnu forefindes. Paragraf 1 lyder således: »Selskabets kapital er indtil videre fordelt i 120 aktier a 100 rdl«.<sup>49</sup> Samme kilde oplyser, at Bruhn inden oprettelsen havde forhørt sig grundigt hos sin gamle ven og forretningsfor-

bindelse, Laue Bødecker i Hamborg,<sup>50</sup> som imidlertid udtalte sig skeptisk om foretagendets chancer.

I midten af 1840'erne introduceres altså den klassiske kapitalistiske finansieringsform i det lokale søfartsmiljø. Det kan dog allerede nu fastslås, at den aldrig slog an i byens *sejlskibsflåde*. Den eneste aktieejede åbenråsejler, der kendes overhovedet, er barken Concordia fra begyndelsen af 1880'erne.<sup>51</sup> Også Jepsens dampskibe var gennem de første 33 år efter starten i 1878 partsfinansierede.<sup>52</sup> Hjuldamperen König Christian VIII var en enlig svale.

## Udviklingen i 1800-tallets anden halvdel

Idet vi her omkring 1800-tallets midte må tage afsked med skibslisterne, er det også slut med mulighederne for fortløbende at registrere, hvem der skød penge i åbenråsfarten; der er dog enkelte undtagelser, som vi vender grundigt tilbage til. Heldigvis kan også selve flådens videre udvikling rekonstrueres i detaljen.

Som tidligere beskrevet mistede sydamerikafarten i løbet af 1850'erne sin førhen afgørende betydning for åbenråerne, der nu istedet kastede sig over de opblomstrende markeder i Østen. Kunne skibene fremover træffes næsten overalt i verden, så var Kina, Indien, Australien og senere også Japan deres vigtigste arbejdsfelter i det fremmede.<sup>53</sup>

Åbenråflådens udvikling i sidste halvdel af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet fremgår af tabellen nedenfor. Tallene for de første 4 år er baseret på mercantikalenderne, der har udeladt nogle ganske få småskibe under 2 cl. De resterende tal bygger på akterne i byarkivet, som tilsyneladende medtager samtlige enheder i åbenråflåden; udviklingen følges her og i den næste tabel nærmest år for år i den hensigt at rekonstruere overgangen fra sejl til damp så detaljeret som muligt. Af hen-

syn til sammenligneligheden er det valgt at angive alle tonnaget i nettoregistrertons.<sup>54</sup>

år	antal skibe		tonnage i nrt.			
	total	damp	total	snit	damp	damp i %
1852	88	1	9.600,5	109,1	68	0,8
1855	87	1	11.196	128,9	68	0,6
1860	81	0	11.925,5	147,2	0	0
1862	81	0	11.392	140,6	0	0
1871	57	1	12.638,5	221,7	12,5	0,1
1880	48	2	16.542,9	344,6	1.022	6,2
1882	50	5	18.391,1	367,8	3.150,3	17,1
1883	49	6	18.762,5	382,9	3.854,4	20,5
1884	47	7	18.883	401,8	4.558,2	24,1
1885	42	7	17.293,9	411,8	4.715,9	27,3
1886	36	7	15.502	430,6	4.715,9	30,4
1887	35	7	15.088,7	431,1	4.715,9	31,3
1888	25	5	9.531,8	381,3	3.495,9	36,7
1889	20	6	7.755,6	387,8	4.206	54,2
1890	16	7	8.015	500,9	5.485,9	68,4
1891	14	9	7.587,1	541,9	6.859,7	90,4
1892	14	10	7.647	546,2	7.572,1	99,0
1893	12	9	6.930,6	577,6	6.868	99,1
1894	13	10	7.028,7	540,7	6.966,1	99,1
1895	14	11	7.672	548	7.609,4	99,2
1896	16	12	8.037,1	502,3	7.960,4	99
1897	17	13	8.667,9	509,9	8.602,1	99,2
1898	19	15	9.754,4	513,4	9.688,7	99,3
1899	17	13	8.414,2	495	8.336,5	99,1
1900	19	14	8.542,4	449,6	8.443,8	98,8
1901	18	14	8.895,8	494,2	8.814,2	99,1
1902	23	18	12.585,3	547,2	12.481,7	99,2
1903	21	16	12.648,1	602,3	12.544,4	99,2
1904	22	17	14.233,6	647	14.129,9	99,3
1905	21	18	15.699,1	747,6	15.631,7	99,6
1906	21	18	16.119,7	767,6	16.052,3	99,6
1907	21	17	15.456,2	736	15.356,7	99,4
1911	20	17	16.827,8	841,4	16.760,4	99,6

Som det fremgår indirekte af tabellen, fortsatte den åbenråske sejlskibsflåde sin vækst indtil omkring 1880. Så sent som i 1883 forøges flåden med 3 store sejlskibe på ialt 1.149 nrt., og hertil føjes en brig på små 280 nrt. i 1886. Meget sigende er der kun én nybygning blandt disse, nemlig barken Concordia på 652,42 nrt., der var det sidste store sejlskib, der blev bygget i byen; de 3 øvrige er 9-19 år gamle skibe, som iøvrigt er anskaffet af selv- eller medejende kaptajner. Denne beskedne tilgang af sejlere stod langt fra mål med *afgangen*, der fremgår af tabellen nedenfor:

år	antal	tonnage	salg	forlis/ kondemn.	andet
1879/80	4	731,1	3	1	
1882	5	1.481,8	3	2	
1883	4	1.306	1	1	
1884	3	713,3	3	0	
1885	7	2.071,8	3	4	
1886	1	413,3	0	1	
1887	9	4.348,3	6	3	
1888	6	2.486,3	3	2	1 *
1889	6	1.045,6	4	1	1 **
1890	4	1.801,7	3	1	
1891	1	652,4	1	0	
Ialt	50	17.051,6	30	18	2

\*) selvejer flyttet til DK

\*\*) ophugget

Samtidig med at byens flåde af træbyggede storejlere gradvist opløstes i løbet af 1880'erne, voksede der imidlertid en ny flåde af dampere frem. I de første år drejede det sig om jernskibe, men med skruedamperen Michael Jepsen introduceredes i 1889 stålskibet i Åbenrå. Rederen af samme navn bevarede iøvrigt sit lokale »monopol« på maskindreven søfart indtil midten af 1890'erne, hvor den første skonnert med hjælpemaskine anskaffedes til byen. Inden århundredeskiftet fik den følgeskab af yderligere 3, der ligeledes målte knap 100 nrt. Hertil fjøede sig i 1902 det nye Hansen & Closter-rederi, der lagde ud med 3 dampere, som sætter deres præg på den foregående tabel, og som i 1905 anskaffede endnu en stor damper.

#### *Sejlskibenes sidste år og dampens første*

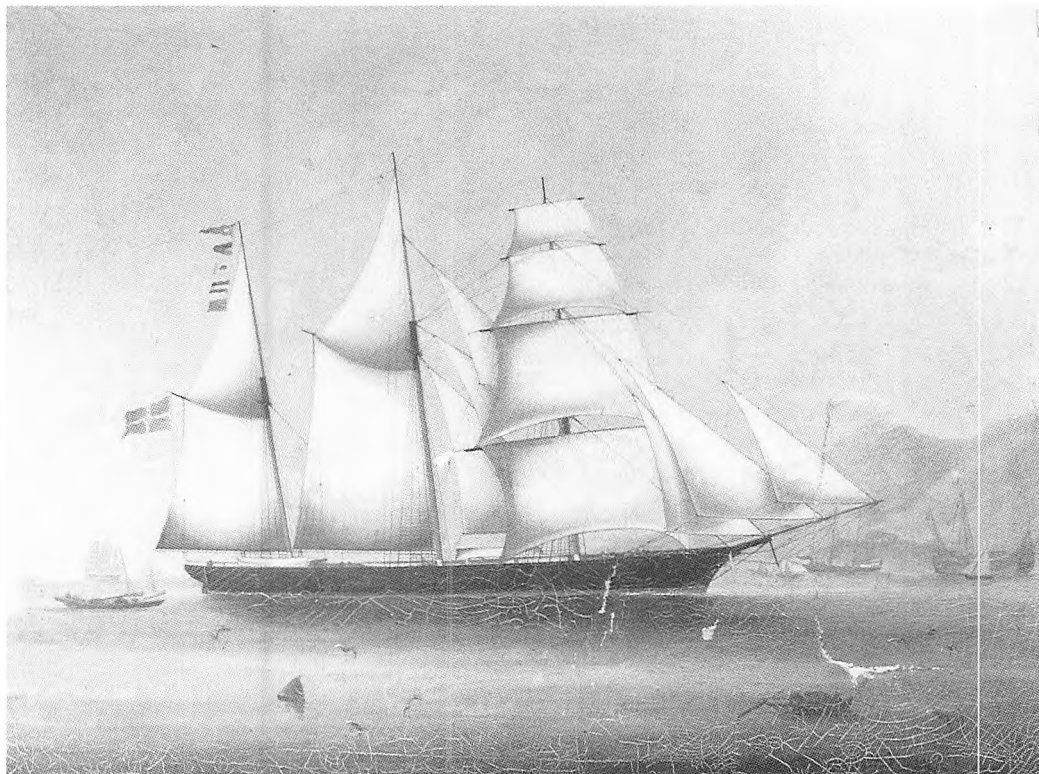
Allerede omkring 1860, men navnlig efter Suez-kanalens fuldførelse i 1869 begyndte konkurrencen fra damperne at blive mærkbar for de store åbenråsejlere, og henimod 1880 blev det for alvor slemt ude på Kinakysten. Med nogle eksempler kan demonstreres, at man i det åbenråske søfarts- og skibsbyggermiljø på forskellig vis søgte at tilpasse sig de ændrede vilkår for at bevare sin stilling på markederne.

I 1859 træffer man således for første gang i åbenråflåden et barkentine-rigget skib, Cadovius på 125,5 cl.; det ejedes af skibsbygmester Jørgen Paulsen selv samt svigerfaderen, brændevinsbrænder Cadovius i København, og førtes af bygmesterens bror, Herman. Anvendelsen af denne rigning – skonnertsejl på de to agterste master istedet for råsejl – må ses som et vellykket forsøg på at nedbringe driftsomkostningerne »i disse fragtarme tider«, som det hedder i Freia. Ikke alene var den nemlig mandskabsbesparende, men den gjorde det også muligt at sejle tættere til vinden, når man i Østens farvande havde Monsunen imod sig, end de hidtil foretrukne fuldriggere kunne.<sup>55</sup>

Også med de gammelkendte skibstyper var det dog muligt at spare på løn- og proviantom-

kostningerne. Mens besætningsmedlemmerne hidtil i stor udstrækning havde været lokale folk, møder vi omkring 1880 eksempler på, at man forsøgte sig med billigere arbejdskraft. Således skriver føreren af åbenråbarken Margrethe i 1881 hjem til rederne: »For første gang har jeg malaier mandskab, som bekoster dem selv (dvs. holder sig selv med kost), 6 mand, det er jo mig en hel forandring, da jeg ikke er vandt dertil, men billig er det dog på enhverfald«.<sup>56</sup>

En tredje udvej bestod i at opsøge og specialisere sig i udnyttelsen af nye markeder. Dette var tilfældet med en snes mindre åbenråskonnerter, de såkaldte cape-traders, som i 1870'erne og 80'erne skal have tjent ualmindelig godt i forhold til deres større kolleger på Kinakysten ved istedet at besejle sydafrikan-



Kært barn har mange navne. Tremasteren Cadovius (125,5 cl.) fra 1859 omtales ikke alene som barkentine og barkskonnert, men også som tremastet skonnertbrig. Under alle omstændigheder betød det øget manøvredygtighed og lavere lønudgifter, at råsejlene på de to agterste master var erstattet af skonnertsejl, der kunne betjenes fra dækket.

ske havne og øerne i Det indiske Ocean. Der var tale om fortrinsvis lokalt byggede, solide skibe, der var velegnede til den robuste kaptart, og som pga. deres skonnert-rig klarede sig med relativt små besætninger.<sup>57</sup>

Endelig var der jo den mulighed at gøre ligesom de konkurrenter, der var ved at presse en selv ud af markedet: at gå over til damp.

Dette skridt tiltalte dog ikke egnens førende sejskibsredere. Da Michael Jebsen i 1878 stod i begreb med at starte sit dampskibsrederi, henvendte han sig via svogeren, den forhenværende kaptajn J. N. Jessen, først til formuende mennesker på sin hjemegn, men her ville ingen skyde penge i et dampskib. Istedet måtte Jebsen rejse størstedelen af købesummen på 200.000 mark hos sine slægtninge samt hos venner og forretningsforbindelser i ind- og udland. Rederiets første skib, Signal, tjente imidlertid godt, og året efter bestiltes endnu en damper på Howaldtværftet i Kiel. Atter forsøgte Jebsen at afsætte parter i Åbenrå, men fik igen en kold skulder: kun familien og nogle ganske få venner slog til. I et brev til svogeren raser Jebsen over konservatismen i Åbenrå: »Det er jo formelig latterligt, at man i tidligere åringer slet ikke holdt det for svært at få samlet parter til 5-6 sejskibe, men nu kun med besvær får afsat 1/5 af parterne i en damper«. <sup>58</sup> I stedet vendte Jebsen sig til sine venner og forbindelser i Hamborg, Kiel og Essen, og i løbet af tre uger var 90 af 100 parter på hver 2.400 mark afsat.

### *Investorer i sejl og damp*

Umiddelbart er det fristende at søge en direkte forbindelse imellem, at afviklingen af den åbenråske sejskibsflåde fandt sted i netop det tiår, hvor byens dampskibsflåde voksede frem. Nærmere bestemt skulle man tro, at »kapitalen« simpeltthen flyttes fra sejl- til dampskibe. Et blik på de to tabeller ovenfor afslører dog, at logikken halter på et afgørende punkt: dampskibstonnagen ér allerede ganske

betydelig, før sejskibsflåden for alvor svinder ind.

Der er da også klare belæg for, at Jebsens vanskeligheder ved at rejse lokale midler til sine dampere ikke var overstået med det første par skibe.<sup>59</sup> Nok viste de sig at afkaste ganske betydelige gevinster; fra Signal udbetaltes i de første år 17 og 16% til parthaverne.<sup>60</sup> De større, traditionelle investorer lod sig dog ikke overbevise så let. »Folk hos os«, skriver Jebsen i 1882, altså fire år efter rederiets start, »og specielt skibsbyggerkasten, har altid holdt sig selv for yderst smarte og har tæret på den berømmelse, der tilkom dem for 50 år siden. Da jeg for nogen tid siden talte med den unge Paulsen (sidste generation af skibsbyggerdynastiet) ... om jernskibsbyggeriet, forklarede jeg ham, at dette ikke krævede en overvældende kapital, hvis man ikke befattede sig med maskinbyggeri, ... hvorpå han svarede, at bygge jernskibe ville simpelthen være vanvid, træskibe var langt bedre. Raben mener ligeså«. <sup>61</sup>

Efter længere tids tavshed om ejerforholdene bag skibene – mercantilkalenderne og de senere, årlige skibsfortegnelser giver som hovedregel kun ét redernavn per skib – er det så heldigt, at vi støder på en enkelt liste, der med ét åbenbarer de officielle investorer bag næsten hele åbenråflåden midt i denne brydningstid mellem træ og sejl kontra jern og damp. Efter sammenligninger med de årlige opgørelser kan det fastslås, at den omfatter 44 af de ialt 49 skibe, der i året 1883 var hjemmehørende i Åbenrå.<sup>62</sup> Da Åbenrå jo på dette tidspunkt forlængst var blevet indlemmet i det tyske rige, har listen yderligere den kvalitet, at bl.a. de hamborgske investorer, der af gode grunde ikke optræder i det ældre materiale, her står sort på hvidt.

At listen endvidere oplyser om ændringer i ejerforholdene, der for de ældste skibe rækker tilbage til 1867, er derimod en kvalitet, som åbner flere alternativer for statistisk bearbejdelse, end det har været praktisk muligt at

udnytte. Om de følgende opgørelser skal derfor pointeres, at de – medmindre andet fremgår – ikke alene omfatter samtlige registrerede investorer og parter i størstedelen af åbenrå-flåden anno 1883 men tillige i samme skibe i de indtil 16 foregående år.

Hvad der her skal gengives er altså ejerforholdene bag listens 44 enheder på tilsammen 17.471,4 nrt., inklusive eventuelle tidligere parter og -havere i disse skibe siden 1867. Det svarer til små 90% af byens flåde og godt 93% af dens samlede tonnage i året 1883. Indbefattet heri er alle byens 6 dampskibe på ca. 3.850 nrt.

»Kapitalen« bag de 43 af skibene var ifølge listens officielle tal fordelt på 447 parter, mens det sidste skib, barken Concordia, som tidligere omtalt ejedes af et aktieselskab. Hvem og hvor mange aktionærerne i Concordia var, fremgår ikke.<sup>63</sup> Bag de øvrige skibe stod som investorer 202 juridiske personer, herunder enkelte firmaer:

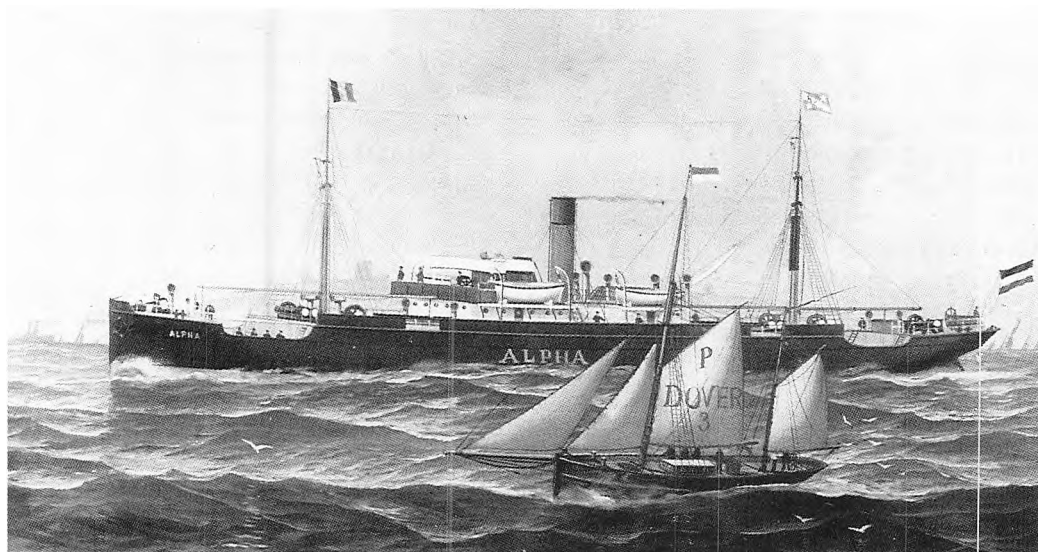
*Lokale, rene sejlskibsinvestorer*

	Antal	Parter
Selv-/medejende kaptajner	22	26 *
Fhv. kaptajner	9	24 **
Købmænd	4	4
Skibsbygmestre	3	14 ***
Jernstøber	1	3
Particulier	1	3
Sejlmager	1	1
Rebslager	1	1
Teglværksbesidder	1	1
Løjtgårdmand	1	1
Firma J. Bruhns Sønner	1	1
Kaptajnsenker	3	5
Købmandsenke	1	1
Enke	1	1

\*) Heraf 5 helparter.

\*\*) Heraf 9 helparter.

\*\*\*) Heraf 2 helparter.



I sejlskibstiden Åbenrå var der relativt få parthavere bag hvert skib, og en væsentlig del af indskuddene kom fra de lokale underleverandører til skibsbyggeriet og flåden. Med omlægningen til damp og jern faldt disse bort som underleverandører og dermed også som investorer. Gennem opdeling af damperne i mange småparter søgte rederne at trække andre lokale pengemidler ind, bl. a. fra de jævne befolkningslag, men det lykkedes kun delvist at udfylde tomrummet. Af de ialt 158 parthavere i Hansen og Closters første damper, Alpha (bygget 1901 hos Henry Koch i Lybbæk), var således kun de 59 bosat i Åbenrå eller nærmeste omegn.

*Ikke-lokale, rene sejlskibsinvestorer*

	Antal Parter		Bopæl
Købmænd (inkl. firmaer)	10	21	Hamborg, Altona, Kiel, Flensburg
Medejende kaptajner	5	5	Haderslev, Flensb., Angel, Hamborg
Particulierer	3	3	Augustenb., Husum
Fhv. kaptajner	2	2	Sønderborg, Kiel
Præster	2	2	Augustenb., Hamb.
Sejlmager	1	7	Altona
Skibsbygmester	1	2	Amoy (Kina)
Kaptajn/købmand	1	1	Amoy (Kina)
Dr. med.	1	1	Husum
Uidentificerede	3	3	Hamborg, Deetzbyl, Denver (Colorado)

*Lokale sejl- og dampskibsinvestorer*

	Antal	Sejl- parter	Damp- parter
Fhv. kaptajner i 1883*	17	42	50
Sejlskibskaptajn i 1883	1	1	1
Dampskibskaptajn	1	1	1
Kaptajnsenke	1	4	1

\*Inklusive Michael Jebsen selv.

*Ikke-lokale sejl- og dampskibsinvestorer*

	Antal	Sejl- parter	Damp- parter
Skibsreder/vicekonsul Altona	1	1	1

*Lokale, rene dampskibsinvestorer*

	Antal	Parter
Dampskibskaptajn	1	1
Fhv. kaptajner	10	28
Højere embedsmænd	4	8
Rentier	2	4
Bagere	2	2
Løjtgårdmænd	2	2
Murermester	1	3
Fysikus	1	2
Skomagemester/garver	1	2
Fabrikant	1	1
Glarimester	1	1
Ølbrygger	1	1
Brygmester	1	1
Kvindelige slægtninge af Jebsen	4	5
»Frue«	1	1

*Ikke-lokale, rene dampskibsinvestorer*

	Antal Parter		Bopæl
Købmænd	15	40	Hamborg, Hamb./ Rio de Janeiro, Altona, Kiel, Flensb., Essen, Schladen, Aiblingen
Particulierer/ rentier	5	8	Hamborg, Altona, Flensburg
Højere embedsmænd	5	7	Hamb., Hannover, Essen
Medejende kaptajner	4	10	Kiel, Hamborg, Blankenese
Ingeniører, (maskin)insp.	3	12	Hamborg
Ingeniører	3	7	Hamborg, Essen, Dresden
Fhv. kaptajner	2	8	Sønderborg
Fabrikanter, værftsejere	2	6	Kiel
Købmand, værftsejer	1	5	Kiel
Købmand, dir.	1	5	Essen
Ing., værftsejer	1	4	Kiel
Skibsmæglerfirma (Pinckernelle)	1	4	Hamborg
Proprietær	1	4	Sønderborg
Ing., fabrikant	1	3	Kiel
Apoteker	1	2	Kiel
Fhv. kaptajn, overinsp.	1	1	Hamborg
Skibsinpektør	1	1	Hamborg
Bankdirektør	1	1	Hamborg
Bankier	1	1	Haderslev
Direktør	1	1	Rotterdam
Dr. med.	1	1	Kiel
Møller	1	1	Tørning pr. Hadersl.
»Frue« & »frk.«	13	14	Haderslev, Sønderb., Egernsund, Kiel, Husum, Altona, Berlin, Hannover
Uidentificerede	3	3	Essen, Ulm

Ovenstående tabeller lader sig sammenfatte således:

	Antal	Sejlskibs- parter	Dampskibs- parter	Parter ialt
Lokale investorer	103	134	115	249
Ikke-lokale investorer	99	48	150	198
Total	202	182	265	447

Ligesom tidligere må det understreges, at det også her er de officielle ejerforhold, der angives. Mens problemet førhen navnlig lå i, at der kunne gemme sig en del hamburgske investorer bag de åbenråske redernavne, så kan det efter 1864 ironisk nok dreje sig om økonomiske bagmænd i bl.a. Danmark.

Det sidste må dog anses for udelukket, hvad dampskibene angår her i 1880'erne. Ganske vist er der belæg for, at Michael Jebsen i beskedent omfang hentede finansiel støtte fra udlandet, men med hans kontaktnet og nationale sindelag er det utænkeligt, at der skulle være danskejede midler iblandt. I de kendte tilfælde er der da også tale om indskud fra personlige venner og forretningsforbindelser i Holland og England.<sup>64</sup>

Mens langt størstedelen af investorerne hidtil havde været fra Åbenrå og nærmeste omegn, viser der sig her i brydningstiden mellem sejl og damp at være sket en markant forskydning i finansieringsgrundlaget; der nu er næsten fuldstændig balance imellem lokale og ikke-lokale parthavere. I lyset af den skepsis og tøven, hvormed man på åbenråregnen mødte Michael Jebsens dampskibsplaner, er det ikke overraskende, at det er bag netop disse dampere, vi finder en overvægt af ikke-lokale investorer. Af samme grund er der i opgørelserne ovenfor ikke blot skelnet mellem lokale og geografisk fremmede investorer men også mellem sejl- og/eller dampskibsinvestorer.

Eftersom den netop refererede liste tillige angiver hver enkelt af de 447 skibsparters størrelse, ér det teknisk muligt at opgøre »kapitalens« nøjagtige fordeling på de enkelte

kategorier af investorer. Som følge af parternes meget forskellige størrelse<sup>65</sup> må der dog for åbenråflåden som helhed i denne omgang afstås fra et sådant regnestykke. For *sejlskibene* nøjes vi altså med de sædvanlige oplysninger.

15 af de ialt 37 sejlskibe, hvis ejerforhold kendes i detaljen, førtes i 1883 af ikke-medejende kaptajner, hvoraf mindst 6 dog havde en eller flere slægtninge blandt skibets redere. Omvendt førtes altså 22 sejlskibe af selv- eller medejende kaptajner, der iøvrigt også i mange tilfælde havde slægtninge blandt ejerne.

Bag hver sejler stod fra 1 til 14 ejere. De ialt 54 decideret maritime investorer fra åbenråregnen (dvs. aktive-, forhenværende- og enker efter kaptajner samt firmaet Jørgen Bruhns Sønner) tegnede sig for 103 af de 182 sejlskibsparter (inklusive 14 af de 16 helparter) eller små 57% af totalen. Idet jernstøber Stallknecht medregnes, kan hertil lægges 6 lokale erhvervsdrivende med direkte interesser i byens skibsfart og -byggeri, som tilsammen havde 19 parter (inklusive 2 helparter) eller lidt over 10% af samtlige. Man bemærker iøvrigt, at sidstnævnte på dette tidspunkt er på vej ud, både som leverandører, som investorer og af den lokale erhvervsstruktur. Hullet efter dem opfyldes dog delvist af nogle ikke-lokale kolleger. Eksempelvis kan nævnes sejlmager Fr. D. Timm i Altona, der har småparter i 7 åbenråsejlere, samt skibsbygmester Walde-mar Paulsen i Amoy, Kina – en søn af skibsbygmester J. Paulsen i Åbenrå. Den uidentificerede N. P. K. Paulsen i USA er af samme slægt. Størstedelen af de *ikke-lokale*, rene sejlskibsinvestorer, herunder også de 5 medejende kaptajner, ejer iøvrigt kun en enkelt eller et par parter. Handelsfirmaet Canel & Søn i Hamborg, der har småparter i 8 åbenråsejlere, og købmand F.C. Sieben med 3 småparter er sammen med sejlmager Timm eneste undtagelser fra denne regel.

Det officielle finansieringsmønster bag *dampskibene* er ulige lettere at rekonstruere

nøjagtigt, da der her kun opereres med 50- og 100-dele. Den følgende tabel opgør parthaverne bag 6 af de 7 første Jebsendampere ved erhvervelsen (1878-83) samt de lokales parter i %.<sup>66</sup> Jepsen og hans andele er fraregnet:

Skib	Signal	Vorwärts	Triumph	Clara	Doris	Marie
Nrt.	411,39	611,55	674,48	683,82	808,30	704,10
Købt	1878	1879	1881	1882	1882	1883
Investorer ialt	5	31	48	59	47	63
Lokale investorer	1	12	17	22	20	30
Lokale parter i %	6	21	21	25	20	35

Blandt de godt 50 lokale beboere, som skød penge ind ved købet af disse dampere, står i første række Michael Jepsens egne slægtninge. Mest fremtrædende er svogeren, den forhenværende kaptajn Jes Nicolai Jessen (1826-92), der som den eneste var engageret i samtlige 6 skibe, og som tilmed i regelen tegnede sig for betydeligt større indskud end de øvrige. Fra damper nummer 2 følger sig hertil stadigt flere af de stedlige kaptajner. Efterhånden når tallet op på 30, men det drejer sig næsten udelukkende om folk, der forlængst er gået i land. Med Triumph og Clara udvides kredsen af parthavere til enkelte andre lokale erhvervsgrupper, embedsmænd og rentenydere; bl.a. kan nævnes Jepsens nære ven, fysikus Schlaikier, hvis to sønner senere kom ind i rederiet som skibsførere.

Ikke mindre interessant er det at notere sig, hvem der slet ikke eller relativt sent engagerer sig i Jebsendamperne.

For det første bemærker man, at de sædvanlige leverandører til sejlskibsfarten helt savnes blandt investorerne.

Heller ikke sejlskibskaptajnerne var tilbøjelige til at skyde penge i jern og damp; kun en enkelt af de i 1883 endnu aktive finder man som ren investor, mens yderligere et par styk-

ker i løbet af perioden tillige blev skibsførere hos Jepsen. Førstnævnte, Christoph Offersen, der tegner sig for 1/100 i Triumph, var forresten en anden svoger til Jepsen, der omvendt havde skudt 2/20 i barken Centaur, som Offersen førte som medejende kaptajn indtil 1888.

Umiddelbart er det mere overraskende, at det faktisk ikke var samtlige korresponderende sejlskibsredere, der i længden holdt sig tilbage. Raben, der med sine 9 helparter og andele i yderligere 7 sejlere var langt den største på egnen, gjorde ganske vist, men f.eks. finder vi i 1883 Hans Matthiesen som ejer af 1/100 i Marie. Ifølge tabellen ovenfor synes samme Marie jo også at betegne et beskedent gennembrud i henseende til afsætningen af damparter på åbenråegnen. Sandsynligvis må dette ses på den baggrund, at Marie var det første Jepsenskip overhovedet, der allerede fra begyndelsen førtes af en lokal kaptajn, nemlig Jacob Hohlmann (1849-1935); sammen med sine slægtninge, bl.a. netop svigerfaderen Hans Matthiesen, stod Hohlmann for mindst 16/100 af parterne heri.

Efter fem år nåede Jepsen altså op på at rejse godt en tredjedel af »kapitalen« til Marie på sin hjemegn. Hertil skal selvfølgelig føjes de parter, han indskød personligt. Når disse ikke er medregnet i tabellen ovenfor, skyldes det, at de udenlandske parthaveres investeringer gerne blev skrevet under hans navn i de officielle kilder. På grundlag af det foreliggende materiale kan Jepsens reelle andele kun fastslås nøjagtigt for de første 2 skibe, nemlig henholdsvis 6/50 og 8/100 eller 24.000 og 19.200 mark.<sup>67</sup> Officielt tegnede Jepsen sig i de nævnte 6 skibe for henholdsvis 48%, 30%, 23%, 12%, 25% og 8% af den samlede »kapital«.

Sammenlignet med sejlskibene er det karakteristisk, at Jepsen udstykkede damperne i mange, ganske små parter. Derved kunne han også appellere til en betydeligt større kreds af lokale, potentielle investorer, der blot skulle



bidrage med en lille sum hver. Men skønt »mange åbenråere anbragte deres spareskilling i (Jebsen)-skibsparter«, som datteren skriver,<sup>68</sup> var han altså endnu efter fem års forløb stærkt afhængig af indskud fra ikke-lokale investorer. Bortset fra de tidligere nævnte venner og bekendte i udlandet kender vi her navnene på godt 70 forskellige tyske statsborgere.

For det første kan nævnes kaptajnerne Evers og Will i Kiel, Timm i Hamborg og Schuldt i Blankenese, der var skibsførere i rederiet. Dernæst adskillige medlemmer af fabrikant- og ingeniørfamilien Howaldt i Kiel, på hvis værft de fleste af skibene blev bygget, og de hermed beslægtede Diederichsens i Hamborg og Rio de Janeiro, herunder 4 købmænd, 3 »fruer« og 1 ingeniør/maskininspektør, der alle var nære venner af Michael Jebsen. Også købmand J. Schweffel i Kiel må sættes i forbindelse med Howaldtfamilien; der er antagelig tale om en søn af medstifteren af det i 1838 etablerede maskinbyggeri »Howaldt og Schweffel«. Blandt de talrige parthavere fra Ruhrdistriktet var ligeledes venner og bekendte fra Jebsens tid i Krupp-imperiet, mens den rotterdamske direktør Steinbörner er genkendt som hans efterfølger på posten som leder af det kruppske rederi. Blandt de øvrige kan fremhæves den forhenværende kaptajn og overinspektør i Hamborg-Amerikalinjen, H. Ehlers, som var Michael Jebsens morbror, og som i sin tid havde skabt forbindelserne til såvel Diederichsens og Krupp. I Hamborg finder man også skibsmæglerfirmaet Pinckernelle, der ofte formidlede fragter til Jebsensskibene. Endelig er der også tegn på, at Jebsen og skibsførerne ikke var ene om at involvere egne slægtninge som parthavere. Dette må være baggrunden for, at f.eks. en frk. Anna Schlaikier i Egersund samt de to ingeniører Libbertz i henholdsvis Hamborg og Dresden optræder blandt investorerne.

Sammenfattende kan fastslås, at skønt det med skibenes udstykning i massevis af små-

parter også blev overkommeligt for de jævne befolkningslag at gå ind som investorer, så finder man kun absolut velstillede folk bag disse første Jebsendampere.

På dette punkt og i et par andre henseender forholder det sig lidt anderledes med byens næste store dampskibsrederi, *Hansen og Closters*, der grundlagdes kort efter århundredeskiftet. Dette fremgår blandt meget andet af skibsreder Jep Closters 29 sider lange håndskrevne fortegnelse over de ialt 664 forskellige parthavere i rederiets 4 dampere omkring 1910, Alpha på 1019,08 nrt., Beta på 1018,58 nrt., Gamma på 1005,31 nrt. og Delta på 1260,68 nrt.

Ganske vist lykkedes det også her kun at afsætte godt en tredjedel af parterne i Åbenrå og på Løjt. Men ved siden af de mere velstillede, stedlige og fremmede investorer, der var typisk for Jebsenrederiet, er der hos Hansen og Closter også ganske jævne folk blandt parthaverne, f.eks. adskillige skolelærere, en skibstømmer, flere småhandlende, -håndværkere og -bønder, ja sågar en tjenestekarl. Denne udvidelse af parthaverskaren må ses i sammenhæng med, at disse skibe udstykkedes i endnu mindre andele end byens første dampere – for Deltas vedkommende 350 styk á 1.000 mark.

At dømme efter Closters fortegnelse, der opregner hver enkelt parthavers andele, var den samlede »kapital« bag de 4 skibe på 1.481.500 mark. Som de største enkeltinvestorer finder man de »persönlich haftende Gesellschaftern«, Hansen og Closter selv, med henholdsvis 11.000 og 24.500 mark. Eftersom der her er tale om et privat dokument, kan vi gå ud fra, at der ikke gemmer sig udenlandske ejere bag hovedpersonernes navne. Dette stemmer også overens med deres relative andel; tilsammen stod de kun for knap 2,5% af totalen. Hertil kommer nogle indskud fra deres slægtninge, navnlig Hansens i Flensborg. Dernæst kan nævnes rederiets skibsfø-

rere, Brink, Krag og 2 x Berg, med ialt 54.900 mark eller godt 3,7%; også her er der tale om lokale folk, og også deres slægtninge har investeret. Blandt disse finder man iøvrigt en del af de ialt 22 forhenværende kaptajner, der havde tegnet sig for 82.000 mark eller ca. 5,5%. Tungt vejer endelig 12 skibsmæglere og -handlere samt 1 kulhandler og 1 assurance-mægler, alle bosiddende i de nordtyske, nederlandske og britiske havne, som skibene ofte anløb. Interessant nok støder man også på en flensborgsk seilmager Sell med parter for 1.000 mark i hvert af de 4 skibe; endnu havde damperne jo ikke helt »smidt kludene«. Blandt parthaverne ses derimod ikke ejerne af de værfter, hvor skibene var bygget, Henry Kocks i Lübeck og Neptun A.G. i Rostock. Som kuriosita kan nævnes to danske investorer, nemlig en hestehandler fra Vejle og en enkefrue fra Nørre Sundby. Sluttelig bemærker man, at skønt Hansen og Closter i nogenlunde samme omfang som Jebsen måtte støtte sig på ikke-lokale investorer, så var de fleste af disse dog bosiddende i det nordlige Slesvig, mens Jebsen-investorerne i stort tal var fra det egentlige Tyskland.

Fra 1910 videreførtes Hansen og Closters rederi iøvrigt af de to tidligere kaptajner Ahrenkiel og Clausen, indtil det i 1932 måtte ophøre i forbindelse med verdenskrisen.<sup>69</sup>

Som fremgået var Åbenrås rolle som søfartsby ingenlunde udspillet med de store træbyggede sejlskibes svanesang i 1880'erne. Ganske vist var der fremover langt færre skibe hjemmehørende i byen, men som følge af deres større gennemsnitlige lasteevne var tonnage fortsat ganske betydelig. I 1914 omfattede den åbenråske dampskibsflåde 18 enheder på ialt 16.500 nrt., hvilket vil sige, at den overgik sejlskibstonnagen, selv da denne kulminerede omkring 1880.

For tredje gang i træk ramtes byens søfart imidlertid af nedgang ved begyndelsen af et nyt århundrede, men denne gang betydeligt hårdere end tidligere. Størstedelen af åbenrå-

flåden gik simpelthen tabt under 1. verdenskrig som følge af krigsforlis og beslaglæggelser. Ved Genforeningen med Danmark i 1920 omfattede den, bortset fra nogle få småskibe, kun én damper, Ahrenkiel og Clausens Alpha. Jebsen-rederiet, der siden grundlæggerens død i 1899 lededes af sønnen Jacob (1870-1941), havde slet ingen skibe tilbage.<sup>70</sup>

## Ændringer i arbejdsprocessen

Mens interessen i det foregående især har samlet sig om *ejerforholdene* bag skibene i tiden fra ca. 1700 til 1900, skal der her kort ses på nogle af de ændringer, som kendetegner *arbejdsprocessens* udvikling – ændringer, som var muliggjort af bl.a. tekniske nyskabelser, og som fik betydning for kravene til og vilkårene for søfolkene ombord.

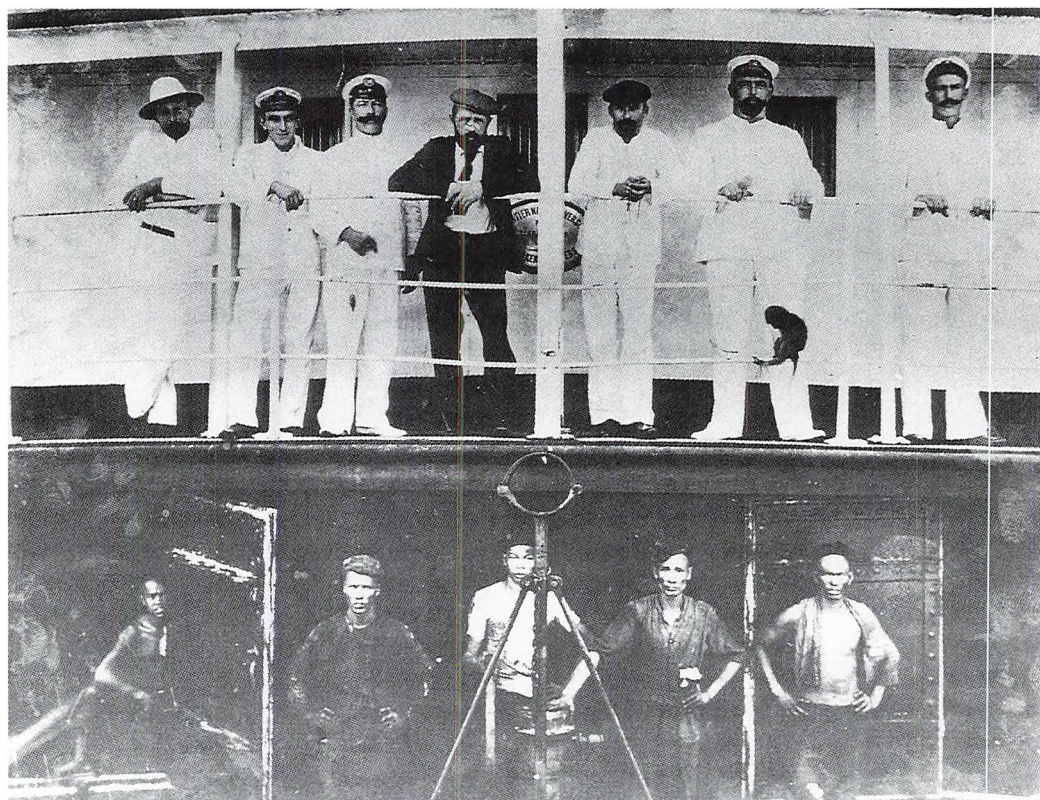
Sammen med skibets konstruktion og udrustningens standard var således i sejlskibstiden den enkelte kaptajns ekspertise afgørende for, om man kunne stå sig i konkurrencen om lønnende fragter og ladninger, men efterhånden sker der en udspaltning af visse af hans arbejdsområder. Mens et sejlskibs rejsetid fra havn til havn i udpræget grad beror på førerens kendskab til vind- og strømforhold samt evnen til at lægge en fordelagtig kurs og diktere den mest gunstige sejlføring, så er disse erfaringer og kvalifikationer jo stort set overflødiggjort af maskinen på en damper, ja her er ansvaret for skibets fremdrift lagt i hænderne på en helt ny kategori af »søfolk«, maskinmesteren og hans stab.

I visse henseender var kaptajnsrollen altså tømt for nogle af de førhen så vigtige og ekspertisekrævende funktioner. Det samme gælder måske i endnu højere grad for den menige besætnings arbejdsopgaver som helhed. Uden at forklejnne fyrbødernes slid med kulskovlen, ragejernet og slejsen, så fordres der dog en mere alsidig og omfattende viden samt håndværksmæssig kunnen af en sejl-skibsmatros – alene dette at kende betegnelsen

for hver enkelt af rigningens hundredevis af detaljer!

Arbejdsprocessen ændredes dog ikke blot i henseende til de funktioner, der havde med skibets fremdrift at gøre, og de havde heller ikke alle deres baggrund i rent tekniske fremskridt og innovationer. Et andet nyt fænomen er den korresponderende reder, der efterhånden mere eller mindre erstatter kaptajnen som den, der skaffer skibet ladninger at sejle med. Denne delvise centralisering af kontrollen med arbejdsprocessen befordredes nok af telegrafens udbredelse i sidste halvdel af 1800-

tallet, men var dog slået igennem mange år forinden. Når det gælder trampfarten, varede det ganske vist længe, før kaptajnens rolle som ladningsskaffer var helt udspillet. Fra 1890'erne indsattes imidlertid stadig flere af Jepsen-skibene på faste ruter i Østen med forud fastlagte anløbssteder og -tider. Disse bestemtes af rederikontoret hjemme i Åbenrå, og på sådanne skibe i linjefart har kaptajnerne næppe haft større indflydelse i dette spørgsmål. »Buschauffører« kaldes de i dag spøgefuldt af deres trampsejlende kolleger.



»Upstairs and Downstairs«. Såvel i sejskibstidens sidste fase som i dampskibstiden var der penge at spare ved at anvende indfodt mandskab på de lavere poster, når man sejlede i Østen. Billedet er antagelig skudt ombord på Clara Jepsen omkring århundredeskiftet.

## KAPITEL 4

# Livsformer i åbenråsfarten

Efter den foregående undersøgelse af ejendomsforholdene og arbejdsprocessen i åbenråsfarten fra omkring år 1700 til begyndelsen af vort eget århundrede står nu tilbage at forsøge at afgøre, om de indtrufne ændringer skal ses som udtryk for egentlige brud i udviklingen, eller om det blot drejer sig om forskellige variationer over en fælles, uforandret grundstruktur. I dette kapitel skal der m.a.o. arbejdes henimod en bestemmelse af, hvad der er *kernen* – eller *kernerne*, hvis der viser sig at være tale om flere sameksisterende eller successive produktionsmåder – i åbenråflådens enheder. I denne forbindelse tages der hul på livsformsanalysen med henblik på at give et mere kvalificeret bud på parthavernes motiver til at investere i skibsfarten. I sidste ende sigtes mod at afdække, hvilke livsformer der er repræsenteret i åbenråsfarten, både blandt arbejdskraften og på investeringssiden, samt at karakterisere og specificere disses indbyrdes relationer.

### Kontinuitet og mulige brud

Et kort tilbageblik på de foreløbige resultater viser, at der hele perioden igennem findes empirisk varierende organisationsformer i den åbenråske flåde.

Allerede i 1713 finder man side om side to forskellige finansieringsformer bag skibene, parts- og enerederiet. Her ved 1700-tallets begyndelse har de dog det træk til fælles, at enhver kaptajn har skudt penge i sit eget skib. Forskellen består i, at mens kaptajnerne på de eneejede skibe står for alle de indskudte pengemidler, så ejer han i de partsfinansierede kun en del; resten tilhører folk, der ikke arbejder på det pågældende skib. Til gengæld ejer disse kaptajner i mange tilfælde også parter i

andre skibe, ligesom en del af pengene bag deres eget skib på tilsvarende måde er indskudt af kolleger samt ældre kaptajner, der ikke sejler længere.

En meget stor del af den samlede »kapital« bag åbenråflåden i 1713 ejes dermed af folk, der har eller i det mindste har haft en direkte arbejdsmæssig tilknytning til byens søfart – et udpræget *maritimt* investormiljø. Resten er overvejende indskudt af slægtninge til kaptajnerne, lokale handlende, deriblandt mange forhenværende kaptajner, håndværksmestre, embedsmænd og landboere. Kun en ubetydelig andel tilhører ikke-lokale investorer.

Interessant nok viste dette finansielle grundlag sig at gå igen helt frem til genopbygningsperioden efter Englandskrigen, hvor der tillige kommer udenlandsk ejede pengemidler med ind i billedet. Hvad enten disse havde form af egentlige, men hemmeligholdte investeringer i skibsparter, eller de lokale redere blot lånte pengene, så må disse udenlandske midler være forklaringen på eneredertonnagens voldsomme vækst op gennem 1820'erne. Fra midten af 1830'erne falder eneredernes andel dog, hvilket antagelig er udtryk for, at skibene atter i vidt omfang kan finansieres lokalt. Alt i alt kendetegnes finansieringsgrundlaget bag den åbenråske sejskibsflåde gennem 17- og 1800-tallet ved en udpræget *kontinuitet*.

Ved omlægningen fra træ og sejl til jern og damp henimod 1800-tallets slutning ændres forholdet, således at den ikke-lokalt ejede »kapital« vejer tungest. Hvad der ligeledes ligner et *brud* i udviklingen er, at der allerede i 1700-tallet udspaltes varianter af såvel enesom partsrederiformen, hvor ingen af de ombordværende er (med)ejere af skibet, de sejler med. Begge disse nydannelser opnår oven i

købet stor udbredelse, idet næsten 50% af skibene i 1800-årenes første halvdel føres af rent ansatte kaptajner. Dette vil dog omvendt sige, at kaptajnerne på den anden halvdel faktisk var selv- eller medejere; det samme gælder iøvrigt for dampskibstiden og såmænd også i vore dages åbenråske coasterflåde.<sup>1</sup>

Et andet nyt træk, som dog ikke indebærer noget strukturelt brud i forhold til de ældste varianter, er fremkomsten af enheder, hvor både kaptajn og styrmand ejer parter i skibet, de sejler med. Denne undervariant opnåede dog aldrig nævneværdig udbredelse, og bortset fra enkelte, kortvarige undtagelser findes den kun blandt de ganske små enheder.

Endelig møder man i 1845 en helt ny finansieringsform, aktieselskabet, som dog snart gled ud igen. I de efterfølgende 66 år kendes kun yderligere ét eksempel på denne klassisk kapitalistiske konstruktion i åbenråflåden. Dette vil altså sige, at ene- og partsrederierne – eller i juridiske termer: enkeltmandsvirksomhed og interessentskab – var så godt som enerådende.

For nærmere at kunne undersøge og gennemlyse de her præsenterede varianter er det nødvendigt at se nøjere på de *komponenter*, enhederne var sammensat af, samt endnu en gang at behandle spørgsmålet om, hvorfra *initiativet* til deres etablering udgik.

## Primære komponenter og mulige initiativtagere

Hvem der i det enkelte tilfælde var initiativtager ved dannelsen af en ny produktionsenhed fremgår så godt som aldrig af skibslisterne og de øvrige officielle kilder. De tillader nok at bestemme, hvilke muligheder der logisk set kan komme på tale, men sjældent at afgøre hvilke der realiseredes.

Hvad angår komponenterne, som den enkelte enhed er sammensat af, blev det tidligere slået fast, at det – anskuet fra enhedens egen synsvinkel – må være arbejdskraften og ar-

bejdsmidlet, der er det centrale; det er dette, at man står med et fuldt udrustet og bemandedt skib, der i det hele taget gør det relevant at tænke på at skaffe sig en konkret ladning at transportere. Også på dette punkt sætter kilderne imidlertid grænser for, hvilke spørgsmål der kan belyses ad den direkte vej. Det er derfor ikke helt enkelt at specificere sig frem til, hvilke produktionsmådevarianter der kan have været tale om i 1800-tallets åbenråflåde. Vi vil imidlertid lægge ud med at bestemme karakteren af den arbejdskraft, der indgår, for dernæst at forsøge at gennemlyse de investerede pengemidler.

### *Arbejdskraften*

Ved analysen af forholdene i 1713 var et af resultaterne som bekendt, at der i åbenråflåden som helhed allerede dengang – begrebslogisk eller akront set – måtte være tale om to typer af arbejdskraft, nemlig dels ansatte søfolk og dels søfolk, der tillige er eller bliver (med)ejere af skibet, de sejler med. Eftersom forudsætningerne for dette træk stadig er tilstede, så findes de samme to typer også i 1800-tallets åbenråflåde. Arbejdskraften i den enkelte produktionsenhed kan dermed være sammensat på én af følgende måder:

1. Alle de umiddelbare producenter er besiddende.
2. Nogle er besiddende, mens andre er ansatte.
3. Alle er ansatte.

Faktisk er det kun den første af disse tre muligheder, der ikke er fundet sikre eksempler på, men den må anses for meget sandsynlig i de mindste enheder, hvor »kapitalen« er overkommelig og besætningen lille. I princippet er der dog intet til hinder for, at selv ganske små enheder kan være organiseret som mulighed nr. 2 og 3, hvilket der kendes flere eksempler på i 1800-tallet.

Realiseringer af mulighed nr. 2 optræder lige fra 1713, over dampskibstiden og til vor tid, og talmæssigt er den dominerende gennem

hele perioden. Mulighed nr. 3 ses derimod først med sikkerhed realiseret i 1773, men den opnår betydelig udbredelse i løbet af 1800-tallet.

En markant tendens i udviklingen er, at da skibenes gennemsnitlige lasteevne øges med over 200%, så vokser også det gennemsnitlige antal besætningsmedlemmer i den enkelte enhed betragteligt – på trods af en stærkt forøget produktivitet i form af en større tonnage per mand. Men da der fortsat kun er én kaptajn på hvert skib og dermed almindeligvis højst én besiddende ombord af gangen, så må det være andelen af rent ansatte søfolk, der vokser. Til illustration af disse forhold tjener, at mens den 75 cl. store Providentia i 1779 havde 12 mands besætning, så havde clipperen Calcutta på 480 cl. i 1853 en samlet besætning på 31 mand; endelig havde en damper som Clara Jebsen (I) på godt 1.100 nrt. i 1903 ialt 24 mand ombord.<sup>2</sup>

#### »Kapitalen«

Idet driften af i hvert fald de lidt større enheder forudsætter, at der indhentes lønarbejdskraft, er det nærliggende at betegne en sådan skibsfart som kapitalistisk. Tilstedeværelsen af lønarbejdet er dog ingen sikker indikator for, at en given produktion er kapitalistisk. Det forekommer som omtalt i kapitel 2 også i den enkle vareproduktionsmåde, hvor det for producenten blot er at betragte som en stykafhængig meromkostning, der under givne betingelser kan være nødvendig. Set fra en sådan producents synsvinkel lyder ræsonnementet: for at kunne opretholde virksomheden som sådan kan et større skib være påkrævet, hvilket igen kan kræve en større besætning. På samme måde kan det være nødvendigt at indhente ekstra pengemidler til anskaffelsen af det større skib.

Udviklingen i retning af større skibe med flere besætningsmedlemmer betyder altså ikke nødvendigvis, at der i Åbenrå er tale om en formentlig oprindelig enkel vareprodukti-

on, der slår over i ren kapitalisme. Sagen må undersøges nærmere, hvis det skal udelukkes, at den oprindelige kerne blot tilpasser sig nogle af konkurrencen ændrede vilkår for at overleve som sådan. I så fald skal anvendelsen af lønarbejdskraft og indhentning af »fremmedkapital« nemlig ikke forstås som et strukturelt brud men derimod som en erhvervsgruppes kamp for at forsvare sine eksistensbetingelser – en proces, der rummes i begrebet »neokulturation«,<sup>3</sup> og som i lignende og afvigende udgaver kendes fra talrige andre erhverv.

Det interessante er derfor i grunden ikke, om den med ejendomsretten følgende adkomst til et eventuelt overskud rent faktisk udnyttes af besidderne. Det afgørende må være, om »kapitalens« stadige tilstedeværelse forudsætter, at produktionsenheden afkaster profit, eller – i modsat fald – hvad der betinger et eventuelt fravær af et sådant krav.

Disse spørgsmål omkring ejernes investeringsmotive måtte det for 1700-tallets vedkommende opgives at besvare definitivt. Kildematerialet tillod kun at opstille nogle sandsynlige motiver, der pegede i retning af en oprindelig kerne af enkel vareproduktion i åbenråsfarten.

For 1800-tallets vedkommende er materialet betydeligt bedre, omend ikke ideelt. I det følgende skal vi først systematisk opstille de mulige måder, hvorpå en produktionsenhed – ud fra de givne oplysninger – kan etableres. Siden undersøges det, hvilke af disse muligheder der faktisk realiseredes. Det skal forudskikkes, at der af praktiske grunde ses bort fra de mindste enheder, således at undersøgelsen herefter koncentrerer sig om dem, hvor der med sikkerhed anvendtes lønarbejdskraft. Denne beskæring er iøvrigt ikke så drastisk, som den umiddelbart kan virke. For det første var nemlig langt de fleste åbenråskibe i 1800-tallet temmelig store, og for det andet har givetvis en del af de småfartøjer, der trods alt fandtes, været fisker- og lystbåde, som under

alle omstændigheder falder uden for interessefeltet.

De komponenter, der ved etableringen skal bringes sammen til en funktionsdygtig enhed, er »kapital« og arbejdskraft, herunder den nødvendige *ekspertise*. I en første, forudsætningsløs tilnærmelse må enhver af disse tre komponenter anses for mulige initiativtagere, altså: »kapitalen« indhenter arbejdskraft og ekspertise, eller arbejdskraften indhenter »kapital« og ekspertise, eller ekspertisen indhenter »kapital« og arbejdskraft.

Konfronteres denne model med virkeligheden, falder i hvert fald den rent lønarbejdende arbejdskraft bort som mulig iværksætter. Den findes nemlig ikke som en konstant eller permanent komponent i enheden, men ansættes og afskediges efter behov – et behov, der bl.a. veksler i forhold til, om skibet er i fart eller ligger i havn.

Interessen samler sig derfor om den ikke rent lønarbejdende arbejdskraft, dvs. kaptajnerne/ekspertisen, og om »kapitalen«. Sagen er dog kompliceret nok endda. Ikke alene var der nemlig flere måder at organisere »kapitalen« på, men der var jo også både (med)ejende og ansatte kaptajner.

Nu er spørgsmålet, om en kaptajn uden egne pengemidler overhovedet kan være initiativtager. På den ene side er han en særligt kvalificeret og betroet, men ikke desto mindre *købt* arbejdskraft; i realiteten kan han dermed afskediges ligesom de øvrige ombord. Da en kaptajn dog per definition må forudsættes at kunne lede en produktionsdygtig enhed, så kan han på den anden side heller ikke afvises som potentiel initiativtager til dannelsen af en sådan. Eksempelvis vil han i en for søfarten gunstig konjunktur kunne tilbyde sig som middel for profitsøgende investorer og derved organisere kapital til anskaffelse af et skib og en besætning.

Konklusionen er, at der kan tænkes ikke mindre end seks forskellige, realistiske iværksættermuligheder:

1. En (vordende) kaptajn indskyder hele »kapitalen« og forestår selv den daglige drift, herunder også ansættelse af den fornødne, supplerende arbejdskraft.

2. En investor<sup>4</sup> indskyder hele »kapitalen« og ansætter en kaptajn, der forestår den daglige drift.

3. En (vordende) kaptajn indskyder en del af »kapitalen«, indhenter resten fra andre og forestår selv den daglige drift.

4. En investor indskyder en del af »kapitalen« og organiserer den resterende del, så der blandt ejerne er en kaptajn, der forestår den daglige drift.

5. En investor indskyder en del af »kapitalen«, organiserer resten og ansætter en kaptajn til ledelse af den daglige drift.

6. En (vordende) kaptajn uden egne midler indhenter hele »kapitalen« fra en eller flere investorer og leder selv den daglige drift.

#### *Realiserede muligheder*

Med udgangspunkt i dette katalog over de logisk mulige måder, hvorpå en ny produktionsenhed kunne dannes, bliver opgaven i det følgende at gennemtrawle materialet med henblik på at afgøre, hvilke der faktisk førtes ud i livet.

Mulighed *nr. 1*, som man kan kalde for det *kaptajnscentrerede enerederi*, synes det umiddelbart at være let at finde realiseringer af, da den burde kunne aflæses direkte i skibslisterne. Og dog. For her finder man kun navnene på skibenes officielle ejere, bag hvem der som bekendt kunne skjule sig udenlandske investorer. Nogle af de enheder, der officielt ejes af kaptajnen alene, kan dermed i virkeligheden være kamouflerede partrederier. Ganske vist er der ikke fundet sådanne tilfælde, men problemet med eventuelle skjulte, udenlandske investorer kan faktisk kun lades ude af betragtning i de tilfælde, hvor vi kan bygge på oplysninger, der ikke er tilvejebragt af eller videregivet til de offentlige myndigheder.

Det er da også i nogle personlige optegnelser, nemlig kaptajn Hans Bruhns,<sup>5</sup> at det første nogenlunde pålidelige eksempel på en realisering af det kaptajnscentrerede enerederi kan hentes: »siden købte fader sig for de af ham opsparede priisepege et andet skib, købte sig en license ... og nu farede han under heele krigen under beskyttelse af denne license ... (i engelske konvojer), næmlig fra England til Østersøen og igjen tilbage samme vei«. Skibet, der må være tale om, er den allerede omtalte fregat Anna Maria på 130 cl., som Jørgen Bruhn købte brugt i marts 1811 i København. Når det med rimelighed kan antages, at der ikke stod udenlandske investorer bag dette skib, er det, fordi vi ved, at de omtalte »priisepege« beløb sig til små 7.000 rdl., og at han ved sin hjemkomst fra engelsk fangenskab to år tidligere »medbragte en deel penge i guld«. Han må således formodes selv at have besiddet den fornødne »kapital« til købet.

Et par yngre eksempler knytter sig til Michael Jepsen, der i 1868 for egne midler købte den 160 cl. store bark Cephyrus og førte denne, indtil han året efter solgte den i San Francisco for \$ 18.500. I februar 1870 købtes dernæst en anden bark, Galathea, for 45.000 mark banco i Hamborg, som han sejlede med til november det følgende år, hvor også den afhændedes.<sup>7</sup>

Også det »kapital«centrerede enerederi, dvs. mulighed nr. 2, finder man eksempler på i Hans Bruhns erindringer, hvor det udtrykkeligt hedder, at faderen ejede følgende skibe *alene*: Cecrops (I) på 122,5 cl., bygget i Åbenrå 1828, Columbus på 123,5 cl., købt i Altona 1833, samt Piskador på kun 12 cl., købt 1834. Hans Bruhn havde sandsynligvis nævnt det, hvis der i disse skibe havde stukket udenlandske penge; det gør han i hvert fald i omtalen af andre skibe, f.eks. clipperen Calcutta fra 1850'erne, som vi senere skal se nærmere på. Når det iøvrigt udelukkes, at initiativet i disse tilfælde udgik fra »ubemidlede« kaptajner, der

blot fik Bruhn til at skyde penge i et skib, de selv ville føre, er det, fordi Hans Bruhn også udtrykkeligt skriver, at faderen byggede eller købte det og det skib og gav den og den kaptajn det at føre.

Som et fjerde eksempel kan tages dampren Rio på 1.280 nrt., et brugt skib, som Michael Jepsen var enereder for og lod føre af skiftende kaptajner i årene 1891-98.<sup>8</sup>

Mulighed nr. 3, der passende kan betegnes som det *kaptajnscentrerede partsrederi*, lader sig også illustrere med Jørgen Bruhn som eksempel, idet han jo selv avancerede fra styrmand til kaptajn på denne måde. Et andet eksempel stammer fra kaptajn Eschel Krabbs erindringer. Krabb sejlede gennem en længere periode med briggen Courier på 62,5 cl., blandt hvis ejere vi forresten igen støder på agent Bruhn. Efter at have ført den i fem år som kaptajn noteres i erindringerne for året 1855: »Da jeg ønskede at få et større skib ... kvitterede jeg briggen og rejste hjem til min familie. I den følgende tid blev jeg enig med herr agent Jørgen Bruhn om, at vi sammen ville bygge et skib. I denne anledning rejste jeg derfor til Bremerhaven, hvor jeg kendte skibsbygmester Rickmers, og vi blev enige om, at han skulle bygge et barkskib på ca. 190 cl. til mig«. At initiativet udgik fra kaptajn Krabb er klart, omend Bruhn uden tvivl stod for fremskaffelsen af halvdelen af den nødvendige »kapital«. Selv tog Krabb 1/4 part i skibet, den tyske skibsbygmester og Jørgen Bruhn ligeså, mens en af hans mange sønner, kaptajn Joachim Adolph Bruhn, samt svigersønnen, kaptajn Wildfang, tegnede sig for henholdsvis 1/8 og 1/16. Hvem der indskød den sidste 1/16, fremgår ikke af Krabbs erindringer, men Hans Bruhn nævner tillige en Line Bruhn som parthaver i dette skib, Creole (II), som vi iøvrigt senere vender tilbage til.

Et tredje eksempel med interessante detaljer finder man i skibsbygmester Niels Jacobsens erindringer. Han befandt sig kort efter sin etablering som værftsejer i slutningen af



1850'erne i en prekær situation. Som følge af manglende bestillinger havde han bygget et 176,5 cl. stort barkskib, Marie Sophie, »på spekulation«, dvs. for egen regning, men han kunne ikke få det solgt. »Min den gang 55 år gamle svigerfader, uden hvis velvillige pengehjælp jeg aldrig kunde have holdt ud så længe, havde længe gjort sig ulejlighed for enten at få et rederi samlet, således at han selv kunde tage en større part i barkskibet og gå ud med det som fører, eller også at få det solgt til fremmede, dog alt hidtil uden held; men endelig lykkedes det ham at få et rhederi i Hamborg, hr. F. Diestel, til at tage omtrent halvparten i skibet«. <sup>9</sup> Svigerfaderen, kaptajn J.J. Kjær i Åbenrå, overtog resten af parterne og gik selv ud som fører af skibet. På samme måde »frelste« han svigersønnen et par gange senere, dog med den forskel, at Jacobsen, der nu ikke længere var nyetableret, da selv måtte beholde parter i skibene.

Den mest udbredte finansieringsform hele perioden igennem var som bekendt partsrederiet, hvor kaptajnen var medejer. I de officielle kilder fremgår det imidlertid næsten aldrig, om en enhed – ligesom ovenfor – er dannet på kaptajnens eget initiativ, eller om der er tale om et »kapital«centreret partsrederi omfattende en medejende kaptajn. Andre kilder vidner dog om, at også denne mulighed nr. 4 i mange tilfælde har været ført ud i livet. Således er kaptajnen at finde blandt parthaverne i åbenrådamperne Signal (erhvervet 1878), Vorwärts (1879), Marie (1883), Michael Jebsen (1887) og Apenrade (1891), men vi har sikkerhed for, at Michael Jebsen i alle tilfælde selv var initiativtager. <sup>10</sup> Et tilsvarende eksempel fra sejlskibstiden er omtalt under gennemgangen af skibslisten fra 1825.

Også varianterne 5 og 6 er umulige at skelne fra hinanden, medmindre der foreligger dagbøger, erindringer, privat korrespondance eller andet, der afslører, om det var en kaptajn uden egne midler, der tog initiativet, eller om dette udgik fra en investor, der ansatte en

sådan kaptajn. I materialet er der ikke fundet sikre eksempler på realiseringer af mulighed nr. 6, det kaptajnscentrerede parts- eller enerederi med ansat kaptajn. Udelukke at den alligevel har forekommet, kan vi dog ikke.

Mulighed nr. 5., det »kapital«centrerede partsrederi med ansat kaptajn, finder man derimod realiseret i adskillige tilfælde. Som eksempel kan tages fregatten Virginie, som omkring 1834 købtes af Jørgen Bruhn og hans gamle ven, kaptajn Frahm i København. Efter en større ombygning i Åbenrå omdøbtes skibet til Maria (119 cl.) og sendtes med Lorenz Holdt som fører over Lissabon til Rio de Janeiro, hvor Bruhns ældste søn var udset til at overtage kommandoen. Han havde i nogen tid sejlet som overstyrmand på fregatten Cecrops, men havde i Rio modtaget brev fra »fader med den udtrykkelige ordre på ingen måde at forblive længere i Cecrops men strax at gåe iland og vente på skibet Maria, som han vilde sende mig til Rio Janeiro«. <sup>11</sup>

Gennemtrawlingen af materialet viser altså, at der med sikkerhed har været fem forskellige måder at starte en ny produktionsenhed på i 1800-tallets åbenråflåde. Interessant nok har de det til fælles – og herved adskiller de sig fra det alternativ, der ikke sås eksempler på – at profitmotivet må betragtes som en mulig bevæggrund for iværksætteren eller hovedpersonen bag dem alle. Dette gælder uanset, om han kun var investor, eller han også selv førte det pågældende skib.

Dette resultat danner udgangspunktet for analysens næste trin. Ligesom før er ét nemlig at udregne, hvad en given struktur logisk set rummer af muligheder, mens noget andet er at undersøge, om det mulige har været realiseret. – I denne forbindelse er det iøvrigt vigtigt at huske, at der i de partsejede enheder jo ikke kun indskydes »kapital« af iværksætteren, og at der naturligvis også kan være knyttet et krav om gevinst til alle de øvrige, mere eller mindre passive parthaveres investeringer i skibsfarten.

## Krav om profit?

Selve tanken om, at en formue kan formere sig, uden at dens ejer »rører en finger«, var ikke fremmed i 1800-tallets åbenråske søfartsmiljø. Herom vidner f.eks. vedtægterne for den »Apenrader Seemannskasse«, der i 1839 oprettedes under medvirken af 13 tidligere og aktive åbenråkaptajner, herunder flere af datidens større skibsredere: Jørgen og Hans Detlef Bruhn, Jacob Bendixen, Richardt Richelsen, Casparus Barthelsen mfl.

I vedtægternes paragraf 2 læser man bl.a.: »Sømandskassens fond skal til enhver tid udgøre en uangribelig, *aldrig hvilende formue*«. Videre hedder det i næste paragraf: »Den sammenbragte kapital skal hurtigst muligt anbringes i byen på en måde, så den bliver *rentebærende* ... Småsummer, som ikke kan afleveres til bykassen, skal anbringes i en sparekasse eller lignende, så de *ikke ligger uvirksomme*«. <sup>12</sup>

For at der dernæst ikke skal være tvivl om, hvorvidt der overhovedet var gevinster at hente for investorerne i den åbenråske flåde, gives nogle eksempler med en vis tidsmæssig spredning.

Skonnertbriggen Comet (ex skonnert Erigina Catharina) på 47,5 cl. købtes til Åbenrå i 1821 af et partsrederi bestående af de tre brødre Jørgen, Hans Detlef og Christian Frederik Bruhn samt disses svogre, Jacob Bendixen og Hans Richelsen. Alle fem var aktive eller tidligere kaptajner, og i hvert fald den melleinste Bruhn og Richelsen har ført skibet, om hvilket Hans Bruhn fortæller, at det »har været det af faders skibe, som i forhold efter størrelse har fortjent de fleeste penge og meget hjulpet til bygning af de senere nyebyggede skibe«. <sup>13</sup> Comet blev først ophugget i 1862, men brugtes dog til sidst kun som »træslæber« for værftet på Kalvø.

Et andet eksempel er fregatten Dan (senere omdøbt Canton), der blev bygget 1837/38, og som med sine 161,5 cl. var byens hidtil største skib. Ifølge skibslisten tilhørte det Jørgen

Bruhn alene, og det førtes i begyndelsen af sønnen Hans, »som fortjente skibet fri i løbet af 22 måneder«. <sup>14</sup> Herefter kunne driftoverskuddet udpumpes som ren fortjeneste.

Der findes også eksempler med mere nøjagtige angivelser af de overskud, et skib kunne afkaste. Mens det således kostede små 57.000 rbd. at bygge og udruste den 196,5 cl. store fregat Caroline, der søsattes fra Paulsens værft i 1858, så indtjente den under Hans Matthiesens kommando i perioden 1858-63 82.791 rbd.; der savnes dog oplysninger om afkastet i 1861. Trækkes dette år ud af regnskabet, har Caroline gennemsnitlig givet 5.000 rbd. i rent overskud om året, dog eksklusive eventuelle forsikringspræmier. <sup>15</sup>

Et sidste eksempel fra sejskibstiden er den lille »cape-trader«, skonnerten Emanuel på 100 tons, der i 1872 købtes og istandsattes for 20.000 mark af Gustav Raben, og som under Hans M. Krag's kommando tjentes fri to gange i løbet af ca. 30 måneder. <sup>16</sup>

Endelig kan vi tage et generaliserende udsagn fra dampskibstiden: »I Åbenrå regnede man (o. 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%«. <sup>17</sup>

Da materialet omfatter en hel del skibsregnskaber, <sup>18</sup> kunne der fremdrages mange tilsvarende eksempler. Det afgørende er imidlertid ikke, at der udpumpes overskud af skibene, men frem for alt at bestemme, om »kapitalens« tilstedeværelse *forudsatte*, at der var gevinster af en vis størrelse at hente.

### *Konjunkturerne som måleredskab*

Man kunne her forestille sig, at det måtte være muligt at undersøge generelt, om »kapitalen« eller en del af den søger bort fra erhvervet, når indtjeningen daler i krisetider, og overskuddet derfor mindskes eller helt udebliver.

Sagen er dog ikke helt så enkel, som spørgsmålet antyder. I den epoke, der her er på

tale, var det en nærmest global søfart, der blev drevet fra Åbenrå. Svigtede det ene marked, kunne man som regel finde et nyt. En så fleksibel trampfart skal der i realiteten en verdensomspændende krise til at true. Indtræffer en sådan, rammes søfarten imidlertid også hårdt, ja den lammes; driften må ganske enkelt indstilles, fordi »varen«, man fremstiller, af indlysende grunde ikke kan oplagres. I denne situation vil de fleste andre produktioner imidlertid også være ramt eller truet af krisen. Kort sagt: hvor skulle en eventuel egentlig kapital flyde hen? Som følge af de drastiske fald i prisen på brugt tonnage i krisetider vil den sandsynligvis ikke slippe helskindet ud af branchen. Så måske bliver den.

En anden løsning kunne være at afsøge materialet for eventuelle sammenhænge mellem krisetider og antallet af nyetablerede enheder i åbenråflåden. Heller ikke denne udvej er dog helt så farbar, som den umiddelbart synes, for netop i krisetider kan det jo knibe med at rejse de nødvendige pengemidler, selv om investeringslysten skulle være til stede. Ikke alene vil det være vanskeligt at presse sine skibe for overskud til at anskaffe nye for, men også eventuelle gamblende, fremmede investorer kan som følge af krisen være i bekneb for likvid kapital. Omvendt kan dette at danne en ny produktionsenhed være en langstrakt proces. Bestiller man en nybygning, går der let 1 – 2 år, før den er leveret og sejlklar, og i mellemtiden kan krisen være indtruffet. Omvendt igen er der for den pengestærke netop i krisetider muligheder for en dristig spekulation, idet han som følge af prisfald kan opkøbe brugt tonnage billigt i forventning om en senere bedring af konjunkturerne.

Ser man konkret på åbenråflådens udvikling, viser antallet af nydannede enheder dog en tydeligt dalende tendens i visse krisetider. Dette var ikke blot tilfældet i tiden omkring 1770, men også i begyndelsen af 1840'erne, hvor fragtraterne på verdensplan var sløje, og hvor væksten i byens tonnage ligeledes aflø-

ses af en tilbagegang. End ikke byens største og driftigste reder, Jørgen Bruhn, ses at have anskaffet et eneste nyt skib mellem 1841 og 1844. Af et brev fra sidstnævnte år, hvori hans hustru overfor en barndomsveninde gør status over børnenes hidtidige levned, fremgår da også, at de seneste år ikke har været de bedste: »min 6. søn (Ingvaradt Winfeldt Bruhn, 1824-75) har lært konstruktion men er da søfarten ikke har været så gunstig, gået en rejse til søs for sin fornøjelse og har nu været et år nok i Valparaiso og kysten der med en af vore kaptajner og (vi) længes nu efter ham, da han skulle hjem og bygge skib for vores svigersøn«. <sup>19</sup>

Ligeledes kan der peges på, at periodens ubetinget ringeste konjunktur, der indtraf i forbindelse med den verdensomspændende pengekrise i 1857, medførte alvorlige afsætningsvanskeligheder for de åbenråske værfter. Det kneb med bestillinger på nye skibe, hvorfor værftsejerne – ligesom Jacobsen for lidt siden – måtte bygge »på spekulation«, hvis ikke driften helt skulle indstilles. Resultatet var, at der i 1859 lå 6 nybyggede skibe i havnen, hvoraf kun 2 var solgt. <sup>20</sup>

Et enkelt tilfælde tyder imidlertid på, at det i denne situation ikke var investeringslysten men derimod *-evnen*, de lokale redere savnede, og at det var vanskeligt at rejse midler ad de sædvanlige kanaler i udlandet. Eksemplet stammer fra Hans Bruhns udtømmelige erindringer, og vi befinder os i marts måned 1858, dvs. tre måneder efter at krisen nåede til Danmark. Situationen er den, at Jørgen Bruhn netop er død, og arvingerne mangler penge til at fuldføre byggeriet af fregatten af samme navn på 340 cl. Hans Bruhn fortæller, <sup>21</sup> at »finanzerne ved faders død ikke vare i bedste tilstand, og de sidste års reventer havde været mådelige, og blev os fra fleere steder rådet at sælge dette skib, som da stod under bygning, til hvilken som helst priis, og havde vi megen møie for at tilvejebringe pengene til dette skibs færdiggjørelse, ja havde mange ubeha-

geligheder i denne anledning i Hamburg, især svoger Wildfang og jeg hos gamle F. Brödermann, hvilke øieblikke for os stedse vil være uforglemmelige, men gudskelov, vi satte vor sag igjennem og have ingen årsag fundet at angre dette skridt«.

Vidner dette eksempel om, at svigtende indtjening tilsyneladende ikke virkede afskrækkende på det lokale kaptajns- og redermiljø, så er det dog ikke nødvendigvis repræsentativt for indstillingen blandt de fremmede pengemænd, man støttede sig til. Ved siden af de allerede nævnte usikkerhedsmomenter rummer det nemlig endnu en faktor, som kan have været med i hamborgeren Brödermanns overvejelser: det var det helt nyetablerede firma »Jørgen Bruhns Sønner«, der bad om risikovillig »kapital«, og ikke den gamle agent, med hvem han havde gjort forretninger i mindst 25 år.<sup>22</sup> Omend der kendes andre tilfælde, hvor fædrenes anseelse og gode omdømme så at sige nedarvedes uformindsket til sønnerne og andre slægtninge,<sup>23</sup> kan det ikke udelukkes, at agent Bruhn selv ville have haft lettere ved at rejse de manglende midler.

Alt i alt må man imidlertid sige, at spørgsmålet om »kapitalens« eventuelle krav næppe lader sig besvare tilfredsstillende gennem en kvantitativ undersøgelse; dertil rummer sagen for mange ukontrollable faktorer. Tilbage står den mulighed istedet at finkæmme materialet for direkte udsagn om investeringer, der var dikteret af et decideret profitmotiv.

#### *Eksempler på krav om forrentning*

Det første eksempel, som umiddelbart synes anvendeligt, drejer sig om Jørgen Bruhn, og igen er det hans ældste søn, der er kilden.<sup>24</sup> Om den lille Piskador på 12 cl. lyder det således: »Dette skib var en danskbygget jagt, som fader købte i året 1834 og indrettede den til fiskefangsten på Island og gav førelsen af samme til gamle Søren Møller i Aubeck (på Løjt) og året efter til dennes søn Johan Møller, men da denne fart ikke befandt sig at være

lønnende og sandsynligen eiheller førerne passende til denne fangst, og fader kuns i tvende år havde sig til fortjeneste et par gode islandske vanter, så opgav han denne speculation, solgte jagten og har aldrig siden speculeret i dette fag«.

Tages ordene bogstaveligt, har Piskador afkastet nok til at dække driftsomkostningerne, men fortjenesten har efter ejerens opfattelse været for ringe. At gevinstmotivet også i andre tilfælde kunne være afgørende for Bruhns dispositioner, antydes tillige af Åbenrås borgmester, der i 1838 anbefaler ham til et ledigt sæde som rådmand i byens magistrat: »Han er rig og søger på den forskelligste måde at gøre sine penge frugtbringende, ... og det er ønskeligt at knytte ham så nær som muligt til byen«.<sup>25</sup> Spørgsmålet er dog, om eksemplet her i grunden belyser Bruhns forhold til sit egentlige virkefelt, storskibsfarten; det er jo tydeligt, at man betragter fiskefangsten som et væsensforskelligt »fag«.

Et bedre eksempel knytter sig til det tidligere omtalte fuldskip Caroline, idet det klart viser, hvilket motiv skibets kaptajn, Hans Matthiesen, nok med rette tillægger en potentiel, fremmed investor. Enheden er på det givne tidspunkt under etablering. Man har indgået kontrakt med Paulsens værft om bygning af skibet, og de nødvendige materialer er anskaffet; endnu mangler man dog at få afsat 1/8 part i skibet, men gennem det dansk-engelske mæglerfirma Grønsund i London er der opnået kontakt med en P. Lange.<sup>26</sup> Den 3. februar 1857 skriver Matthiesen til Lange i London: »Herr Grønsund skriver at De vil tage 1/8 deel i vores ny skib, hvorfor jeg er Dem meget forbunden, thi ofte er det ikke godt at være for mange rehdere i et skib ... Min svigerfader B(oy) Bendixen og jeg og en ven mere (nemlig den hamborgske skibsmægler W. Braun) er Deres eneste medrehdere, og jeg håber at dersom vi må have nogenledes held, at vi alle skal tjene gode penge, thi det bliver et udmærket stærkt og godt skib, alt bygget af dansk eeg,

som nu er en stor fordel«. I det næste brev, dateret 10. april, fortsætter Matthiesen: »At vi får et godt skib det kan De være sikker på, thi jeg er selv bestandig ved og kan jo stedse see efter og hvert stykke træ som ikke er godt bliver casset ... Hvad terminerne angår på Deres andeel, så lad De det kuns blive derved, som De have skrevet, nemlig 1<sup>ste</sup> may £ 100, July 200, sept. 200 og nov. £ 200 ... Det er jo en heel deel penge som De såvel som vi må ud med, thi der stikker jo en svær capital i sligt et skib, men der kan jo også fortjenes meget, når det vil lykkes. For øieblikket er perioden kuns flau, men De skal see, at når vores skib er færdig, så have vi allerede bedre tider, især dersom krigen med England og China skulde gå for sig«.

At Matthiesen spiller på udsigten til en god fortjeneste er oplagt. I sine breve redegør han udførligt for, at Lange ikke behøver at bekymre sig om det praktiske; når blot han vil indskyde sine penge, skal Matthiesen og svigerfaderen, der har påtaget sig rollen som korresponderende reder, nok ordne alt arbejdet med regnskaber, forsikring etc. og løbende tilsende ham hans andel af overskuddet. – Ud fra regnestykket for lidt siden svarede dette til en årlig forrentning på små 9%, dog stadig eksklusive eventuelle forsikringsomkostninger.

Ovenstående er nok det nærmeste, vi kan komme et belæg for, at i hvert fald en del af den fra udlandet investerede »kapital« var decideret gevinstsøgende. – Det samme skib kan imidlertid tjene som illustration af en anden interessant, finansiel detalje. Det er nemlig næppe nogen tilfældighed, at Hans Matthiesen og Boy Bendixen, netop mens Caroline var under bygning, begge måtte gå på det lokale kapitalmarked og optage personlige lån på henholdsvis 2.400 og 1.600 rbd. til en rente af 3,75% p.a.<sup>27</sup> Således at operere med lånt kapital var iøvrigt ikke usædvanligt i det lokale skibsredermiljø; det samme gjorde f.eks. Jacob Bendixen, som vi vender tilbage til, og Jørgen Bruhn. Omkostningerne til bygning og

udrustning af Bruhns Cimber (II), der søsattes i 1856, beløb sig til ikke mindre end 200.000 rbd.,<sup>28</sup> og mens byggeriet stod på, lånte han bl.a. 1.000 rbd. i Sparekassen i Åbenrå, men »af skyld- og panteprotokollen ses, at han samtidig lånte langt større beløb af private«.<sup>29</sup>

Anvendelsen af lånekapital implicerer selvsagt, at skibene, den investeres i, på årsbasis nødvendigvis må afkaste et overskud, der mindst svarer til de påløbne renter. Ellers bliver der tale om en ren underskudsforretning, der ikke kan opretholdes i det lange løb. Spørgsmålet er imidlertid, *hvorfor* de lokale redere i grunden indhentede de supplerende midler som *rentebærende* kapital.

Her kan man tænke sig flere muligheder. Hvis det er ren og skær fortjeneste, man søger, kan det ikke udelukkes, at man i en konjunktur med gode udsigter foretrækker at supplere sine egne likvide midler med lånekapital i tillid til, at der trods rentebyrden bliver en god gevinst tilbage til en selv; alternativet er jo at lade andre investere og dermed få del i det forventede overskud. En sådan kalkulation forudsætter imidlertid, at konjunktoren rent faktisk ér eller bedømmes som rimeligt god. Men Matthiesen skriver jo – i tråd med Hans Bruhn ovenfor – at »perioden kuns (er) flau«. Da eksemplerne med Jacob Bendixen og agent Bruhn ligesom Matthiesens stammer fra 1856-58, har det næppe heller for dem været udsigterne til en god fortjeneste, der var motivet til at indhente lånekapital.

En anden og mere sandsynlig forklaring er, at det netop på grund af de lidet lovende udsigter har været vanskeligt at afsætte de parter, man ikke kunne finansiere med egne midler, og at man derfor var nødsaget til at optage lån, hvis man absolut ville etablere en ny produktionsenhed. Yderligere er der den pointe, at man ved at indhente lånekapital – fremfor at lade andre investere – også selv beholder den til disse parter knyttede indflydelse og dermed får større *dispositionsfrihed*. I tilfældet med Matthiesen og svigerfaderen udgjorde den re-

lativt set lille lånekapital faktisk tungen på vægtskålen; tilsammen sikrede de sig herved 13 af 24 parter og kunne reelt disponere lige så frit, som hvis de havde ejet skibet helt alene.

I det foregående blev det først fastslået, at der logisk set kunne ligge et profitmotiv bag enhver af de fem forskellige måder, som man i 1800-tallets åbenråske kaptajns- og redermiljø anvendte ved dannelsen af en ny produktionsenhed. Siden sås i nogle eksempler, at en del af enhederne rent faktisk blev pumpet for pæne overskud. Endvidere påvist, at den anvendte lånekapital nødvendigvis måtte kræve et afkast, der mindst lå på niveau med renteniveauet (dvs. 3-4%); ligeledes måtte det anses for sandsynligt, at i hvert fald en del af investeringerne fra udlandet var styret af profitmotivet.

Endnu kan brikkerne dog langt fra siges at være faldet på plads i det samlede investeringsmønster bag åbenråflåden. Dette må delvist tilskrives, at kilderne og forholdene i det hele taget vanskeliggør præcise svar på de spørgsmål, der er stillet til materialet. Noget tyder dog på, at en hel del af »kapitalen« bag åbenråsfarten overhovedet ikke lader sig *indfange* af netop denne type spørgsmål. Hensigten med disse har jo så at sige været at få en eventuel egentlig kapital til at »reagere«, således forstået, at vi har opsøgt situationer, som en sådan kapital sandsynligvis ville reagere på – ved at flyde bort fra erhvervet eller undlade at engagere sig yderligere.

Det mest markante resultat af disse forsøg var faktisk den opdagelse, at det i de mindre lovende konjunkturer ikke var investeringslyst men likvide midler, de lokale redere savnede, og at de derfor greb til lånekapital. Set som led i en decideret *kapitalistisk* praksis fremstår dette som et paradoks, der grænser til det fornuftstridige. Denne opdagelse kunne imidlertid tyde på, at det vil være relevant at forsøge at anskue redernes investeringer ud fra en helt anden synsvinkel end den decideret kapitalistiske. I det følgende skal vi derfor

påny gennemtrawle materialet, men nu med henblik på at indfange eventuelle investeringsmotiver der kan have overdetermineret eller simpelthen udelukket hensigter om gevinstoptimering.

## ALTERNATIVE INVESTERINGSMOTIVER

Ligesom ved det tidligere forsøg på at gennemlyse ejendomsforholdene bag åbenråflåden i 1713 kan man her stille spørgsmålet: hvilke rettigheder er der – udover at man får andel i et eventuelt overskud – knyttet til besiddelsen af skibe og skibsparter? Anskuet som led i en praksis, altså en livsform, kan man spørge: hvad er det for *mål*, der gør dette at eje skibe og skibsparter til et hensigtsmæssigt *middel*?

Svarene på disse spørgsmål måtte for det tidlige 1700-tals vedkommende få form af nogle muligheder, der ud fra de foreliggende oplysninger var sandsynlige. I det følgende kan vi på grundlag af et noget bedre kildemateriale dels se disse ført ud i livet og dels tilføje nye muligheder.

Det første af de alternative investeringsmotiver gik jo ud på, at man ved at skyde penge i et skib opnår indflydelse på eller – hvis man ejer over halvdelen af parterne – suveræn ret til at bestemme, hvem der skal være skibets kaptajn. Investeringen kan altså være et middel til at befordre en bestemt persons karriere – ens egen eller en andens.

### Besiddelsen som middel i andres karriere

Som påvist støder man i 1800-tallet på så mange tilfælde, hvor føreren af et skib har slægtninge blandt ejerne, at det ikke kunne være helt tilfældigt. Denne periodes store mængder af personlige optegnelser i form af dagbøger, erindringer og breve bekræfter da

også, at netop familien og slægten indtog en central stilling i kaptajnernes og redernes ide-univers, hvilket vi senere skal se.

Nu må spørgsmålet være, om dette at hjælpe en slægtning til at blive kaptajn så var et mål i sig selv, eller om det blot var en måde, hvorpå rederen sikrede sig, at hans ejendom forvaltedes af en, han kunne stole på, således at den beslægtede kaptajn i realiteten var et middel til at optimere afkastet. – Under visse forudsætninger kan begge motiver selvfølgelig tilgodeses, men logisk set må det ene have primat og dermed definere det andet som sit middel. Hvad siger materialet?

Et generelt svar på spørgsmålet er selvsagt udelukket, men det er i hvert fald let at finde eksempler, hvor det økonomiske afkast måtte vige for andre hensyn.

Jacob Bendixen gjorde som bekendt karriere på søen og slog sig omkring 1830 ned som skibsreder på Løjt. To af hans tre sønner stod også til søs og blev kaptajner, men kun den ene havde succes. Den anden søn (f. 1817) får dette skudsmål af sin jævnaldrende fætter og kollega, Hans Bruhn:<sup>30</sup> »Bendix (Georg) Bendixen er søemand, har faret i mange år, ført flere skibe for sin fader, såsom Wodan, *Hindostan*, *Himalaya*, men lykken har ikke været ham med, måske (har han) ikke selv forstået at benytte den«. Med henvisning til bl.a. en mundtlig familieoverlevering fortæller Japsen<sup>31</sup> videre om Jacob Bendixen og sønnen: »I 1858 var han (faderen) ... ejer af 1.067 cl. og dermed monarkiets næststørste rheder. Ikke alle skibene indbragte gode penge. *Hindostan* var således dårligt, men til gengæld tjente *Hindoo* godt, og før Jacob Bendixens død købtes det af (svigersønnen) Nis Hohlmann, der hade ført det som kaptajn. På den tid kunde Jacob Bendixen også nok trænge til penge, thi hans sidste og største nybygning, *Himalaya*, ødelagde ham. For at skaffe kapital lånte han først hos forskellige 11.200 rbd. Skibet blev dernæst bygget hos Paulsen, men det var vistnok et svagt skib. Værst var det imidlertid, at

hans søn Bendix, der blev dets kaptajn, førte det så dårligt, at Jacob Bendixen var en fattig mand, da han døde« i 1866. En anden efterkommer kan supplere med følgende detaljer om Jacob Bendixens sidste år: »ca. 4 år før sin død mistede han ... hele sin formue. Som den redelige mand, han var, afgav han alt, hvad han besad, og belastede oven i købet gården (Stolliggård) på det sværeste for at tilfredsstille sine kreditorer«. <sup>32</sup> I forbindelse hermed opgav sønnen Bendix søfarten i 1862. Siden fungerede han en tid som havnemester og lods i Åbenrå, men måtte fratræde stillingen. Herefter arbejdede han »for det daglige brød« på et af byens værfter, men »drak mere end godt var og blev ludfattig«, familien opløstes, og selv endte han i 1887 sine dage på fattiggården i Åbenrå.<sup>33</sup>

Et mere indirekte eksempel kan hentes i Hans Bruhns erindringer,<sup>34</sup> der om faderens brig Colibri på 75 cl. fortæller, at »den var bygged (i 1841) til mig i den hensigt at fare dermed på kysten af Californien ..., dersteds på kysten at gåe iland, dræbe oxer, medtage huden og fællen, og som den tid var en meget indbringende handel og ivrigt bedrevet af italienere, der på denne måde fortjente mange penge, men da briggen var færdig, overtalede fader mig til at opgive denne speculation og blive hjemme hos min familie«. Istedet fik Hans Bruhn en af faderens vandmøller i forpagtning og afbrød dermed sin karriere på søen allerede som 29-årig efter ca. seks år som kaptajn på faderens skibe.

At Bruhn overtalte sin ældste søn til at opgive det farefulde sømandsliv er særligt bemærkelsesværdigt, når det erindres, at denne i de foregående år havde vist sig som en fremragende skibsfører, der i løbet af bare 22 måneder med fregatten Dan tjente skibet frit. Man kan selvfølgelig indvende, at sønnen også kunne være faderens middel som forpagter af Nymølle; men der er dog den forskel, at mens Bruhn mageligt selv kunne have kontrolleret en hvilken som helst anden forpagter

på vandmøllen, der ligger et par kilometer fra Åbenrå, så kunne han umuligt overvåge den daglige drift af skibene, der jo fór hele verden rundt. Sønnen havde altså været bedre anbragt som fører af et skib, hvis han udelukkende havde skullet tjene som faderens loyale mid-del til gevinstoptimering.

Eksemplet med Bendixen taler næsten for sig selv. Han gav ikke blot afkald på fortjene-ste fra i hvert fald et af de skibe, sønnen førte; han tillod ligefrem, at det gav underskud, hvil- ket måtte dækkes gennem salg af et andet skib samt belåning af hans landbrugsejendom. Det er iøvrigt betegnende, at den almindelige me- ning indenfor i hvert fald visse grene af slæg- ten i samtiden har været, at Bendixens ruin var *forårsaget* af den uheldige/uduelige søn, men at man ikke ytrer undren over, at faderen bli- ver ved med at bruge ham som kaptajn.

Det vil her være nærliggende at indvende, at eksemplet Bendixen er ekstremt og må være enestående. Et andet – omend mindre skæb- nesvangert – tilfælde viser imidlertid, at denne udstrakte tålmodighed overfor en uheldig eller udygtig søn i sin karakter ikke var så enestå- ende endda blandt rederne. Det knytter sig til det allerede omtalte 480 cl. store clipperskib, som agent Bruhn i 1852/53 byggede på Kalvø. Calcutta »var et af de smukkeste skibe, som vistnok eksisterede, ganske bygget ... efter mo- dellens af det nordamerikanske klipperskib Sovereign of the Seas«, fortæller Hans Bruhn.<sup>35</sup> Skibet tilhørte Bruhn og handelshu- set Wattenbach Heilgers & Co i Calcutta, der hver havde en halvpart, og det »kom ud under de bedste udsigter (til) snart at være istand til at fortjene sig fri, idet der blev budt os ud fra England til Australien 10.000 £ sterling«. »Skibet gik ud fra Calløe under broder Adolphs commando, (og) havde en meget glandsfuld men kuns kort løbebane«. Efter at have løbet »hendes 14-15 miil for længere tid« i Østersøen fik Calcuttas jomfrurejse nemlig en brat afslutning, da det under den videre fart strandede allerede ved Læsø, »hvor nye fyre

vare blevne udlagte på et skib, kaldet Kobber- grundsfyhrskib, hvor 3 stk. skulde brænde, men af forsømmelse de tvende lanterner vare udslukte. Ei heller var broder Adolph bevidst om disse fyhr og tog det eene brændende an for Trindelen«. – Ansvarer placeres altså del- vist – og med rette – på kaptajnen. »Adolph byggede imidlertid i Bremen for huuset Wat- tenbach Heilgers et nyt stort skib ..., hvormed han gjorde en rejse på Calcutta og tilbage til London og derfra kom (han) hjem for at føre skibet Cimber (faderens næste nybygning). Overhovedet viiste dette huus i London sig som gentlemen imod broder Adolph ..., efter han havde forliist dem deres andeel i skibet Calcutta, hvorved disse herrer tabte mange penge, da skibet kuns var 2/3 forsikret (nemlig for 80.000 rbd.), da at bevise ham ovenstående tiltroe«.

Det signifikante i denne beretning er, at Hans Bruhn på den ene side finder det storsin- det, når det fremmede handelshus betror »bro- der Adolph« at føre endnu et nyt skib efter hans fatale forsømmelse med det forrige, mens det nævnes som en ganske selvføl- gelig ting, at han straks derefter bliver fører af fade- rens nye, endnu større og delvist lånefinansie- rede clipper, Cimber (II).

Hver på sin måde antyder disse eksempler for det første, at i hvert fald Bruhn og Ben- dixen, der hører til egnens absolut største re- dere gennem tiden, ikke (altid) benyttede de- res ret til at disponere efter rene gevinstopti- meringskalkuler, når deres (nærmeste) slægt- ning var impliceret. I denne forbindelse kan tilføjes, at når Bruhn fik sin søn til at opgive søen, så var det klart en undtagelse. Det kan nemlig fastslås, at der blandt de ialt ca. 50 kaptajner, der førte skibe, hvori han var øko- nomisk engageret i perioden 1817-58, optræ- der mindst 30 af hans slægtninge. At han her- med følger normen indenfor det lokale reder- miljø vil allerede være fremgået. Sammen med Jacob Bendixen kan han dermed for det andet tjene som belæg for, at man sædvanlig-



vis foretrak egne slægtninge som kaptajner, og at disse ikke nødvendigvis valgtes med henblik på gevinstoptimering. Snarere kunne det tyde på, at man støttede og befordrede deres karriere ved at anvende dem som kaptajner – på nøjagtig samme måde som man ofte selv i sin tid var blevet hjulpet af de foregående slægtled.

## Besiddelsen som middel i egen karriere

Ligesom man ved at skyde penge i skibe og skibsparter kunne støtte og befordre andre i deres karriere, så indgik besiddelsen jo også som et middel i ens egen karriere – dels i den fase, hvor man var med- eller selvejende kaptajn, og dels når man senere nedsatte sig som skibsreder i land. I det følgende ses der nærmere på, hvilke mål besiddelsen var middel til i disse to sidste faser af karrieren. Behandlingen af de egentlige skibsredere kræver dog nogle indledende overvejelser.

### *Korresponderende reder*

Hvornår fænomenet »den korresponderende reder« træder ind i arenaen, lader sig næppe fastslå nøjagtigt. Den tyske historiker Jürgen Brockstedt har dog påvist, at en specialisering på decideret rederivirksomhed skete noget tidligere i Åbenrå end i områdets øvrige søfartsbyer, Altona, Flensborg, Kiel, Sønderborg m.fl. I disse byer var rederidrift langt op i 1800-tallet nøje forbundet med og indgik i de større købmænds handelsaktiviteter. I Åbenrå fandtes rederivirksomhed derimod som et specialiseret hovederhverv allerede omkring 1820.<sup>36</sup>

Eftersom den egentlige fragtfart ofte kombineredes med transport af varer, man handlede med for egen regning, kan det dog være vanskeligt at skelne præcist imellem købmanden med egne skibe og den handlende reder, navnlig i Åbenrå hvor næsten alle byens større redere ved 1700-tallets begyndelse jo ikke

alene var købmænd men også forhenværende kaptajner.

1800-tallets korresponderende reder indskrænkede sig ikke til blot at være regnskabsmæssig mellemmand mellem kaptajnen og skibets (øvrige) ejere. »Han blev parthavernes talsmand og garrant overfor kaptajnen. Han udarbejdede instruks for kaptajnen og brevvekslede med mæglere og handelshuse for at skaffe den gunstigste fragt ... 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 den enkelte 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 indenfor redieriet«, sammenfatter Henning Henningsen.<sup>37</sup>

Et skibs rentabilitet beroede altså ikke kun på føreren men i høj grad også på den korresponderende reders kvalifikationer i meget bred forstand: hans rent søfartsmæssige ekspertise, hans personlige netværk af forbindelser til handelshuse og mæglere overalt i verden, hans kendskab til og evner for at vurdere og »forudse« de stadigt skiftende muligheder på markederne osv.

Spørgsmålet er nu, om den korresponderende reder blot er at betragte som et nyt element, der – antagelig før 1820 – kobles på den gammelkendte type af enheder, eller om produktionsmåden ændres strukturelt.

På den ene side er der ingen tvivl om, at korrespondancerederiet forudsatte og indebar en vis *centralisering* af kontrollen med arbejdsprocessen. At den enkelte reder hjemmefra som regel dirigerede flere skibe leder da også tanken hen på en helt ny type af produktionsenhed. På den anden side er alt dog stadig ved det gamle i både juridisk og finansiel

henseende; der er ikke tale om, at et selskab – endsige et aktieselskab – som sådant ejer og driver flere skibe »under én hat«. Tværtimod udgør det enkelte skib fortsat en selvstændig enhed, hvor »kapitalen« er organiseret som i de gammelkendte varianter af parts- og enerederiet. De enkelte skibe transporterer også stadig hver sine ladninger og opererer uafhængigt af hverandre. Det eneste nye er, at en del af arbejdet er organiseret på en anden måde, idet kaptajnerne mere eller mindre er frigjort fra visse af deres hidtidige opgaver; disse varetages nu istedet fra centralt hold af den korresponderende reder, der eventuelt bistås af kontorpersonale.

Konklusionen er derfor, at den korresponderende reder må betragtes som en tilføjelse til den allerede kendte type af produktionsenheder, men vel at mærke en tilføjelse, der delvist berøvede kaptajnen visse af de opgaver, der hidtil havde dannet grundlag for hans ubestridte nøgleposition i hele driften.

Nok var kaptajnen stadig en central skikkelse, der *administrerede* den daglige drift ombord, men de overordnede *dispositioner* blev i vidt omfang overtaget af rederen hjemme.

### *Den selverhvervende kerne*

Rustet med denne erkendelse kan vi nu undersøge, hvorledes besiddelsen indgik som middel i karrieren, efter at man slog sig ned som skibsreder i land.

De tidligere forsøg på at få øje på en egentlig kapital bag åbenråflåden ved at lokalisere konjunkturer, som en sådan burde reagere på, prellede som bekendt af på vore korresponderende redere. Ganske vist er det ikke muligt helt at afvise gevinstmotivet for deres vedkommende, men det kunne dog slås fast, at hvis dette motiv overhovedet indgik i deres målkompleks, så havde det ikke første prioritet i alle tilfælde. At helt andre forhold kunne være afgørende uddybes i det følgende.

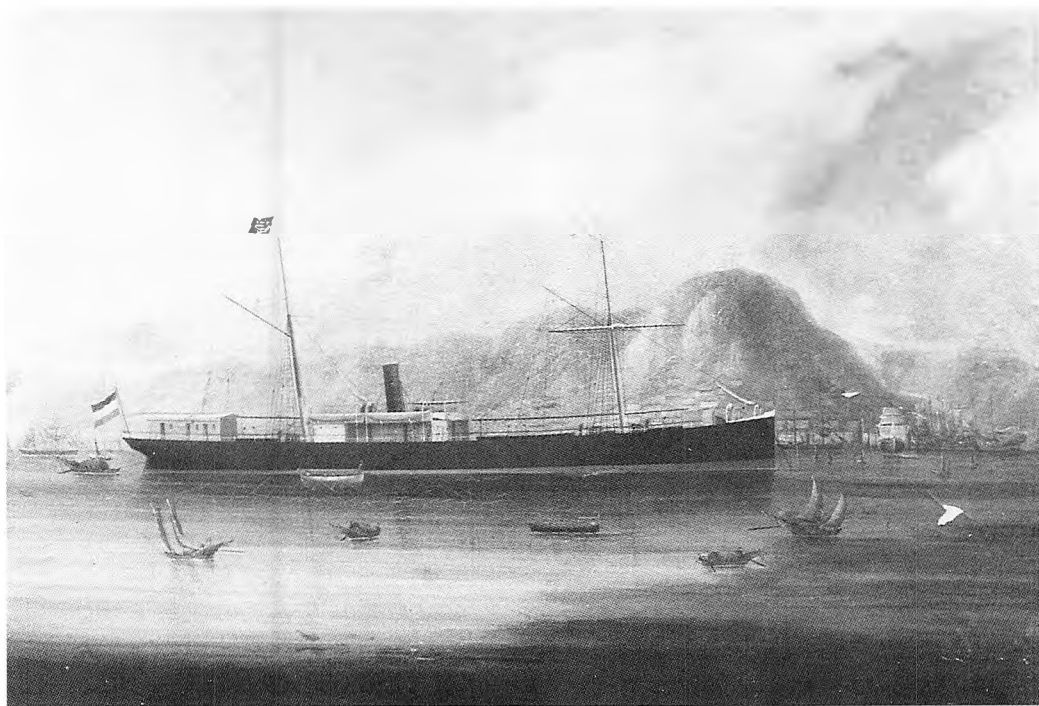
Om sin egen karriere har Michael Jebsen således udtalt, at »*selvstændighed* ... altid har været mit ideal«. <sup>38</sup> Efter at være avanceret fra skibsdreng til sejlskibs- og senere dampskibskaptajn blev Jebsen i 1874 som knap 40-årig ansat som direktør for »kanonkongen« Alfred Krupps rederi- og speditjonsforretning, først i Vlissingen og senere i Rotterdam. Skønt det var en både indflydelsesrig og vellønnet stilling – årsgagen androg 9.000 mark i 1875 stigende til 12.000 mark i 1878 – var han dog ikke helt tilfreds. Af hans korrespondance fremgår, at den ikke rigtigt tillod ham at få afløb for sin virketrang. »Der er kun noget at bestille, når skibene er her (i Rotterdam), og da heller ikke ret meget, når man da ikke skaber sig unødigt arbejde«, skriver han. Endvidere passede det ham ikke at leve i en »afhængig« stilling.

I 1878 besluttede Michael Jebsen derfor at starte det dampskibsrederi, hvis første år vi tidligere har fået et indblik i. Nu blev imidlertid hans foresatte utilfreds, og i efteråret 1879 forlangte Krupp, at Jebsen trådte ud af det nye rederis ledelse. »Dette hverken kan eller vil jeg selvfølgelig, da jeg herved ville skuffe alle mine venner og bekendte, som kun er gået ind i disse skibe, fordi jeg varetager ledelsen«, skriver Jebsen i et brev til en af disse investerende venner. Da Krupp nu nødtigt ville give afkald på sin højt skattede medarbejder, indgik man forlig om, at Jebsens svoger, den før omtalte Jes Nicolai Jessen i Åbenrå, skulle indtræde som pro forma reder og som sådan stå for bogføringen og kassen, mens Jebsen fortsat skulle skaffe skibene beskæftigelse. »I firmaet Krupps øjne gælder du for leder, da jeg ikke officielt kan være det«, hedder det i et brev til svogeren. Løsningen holdt imidlertid ikke, og i 1882 opsagde Jebsen sin stilling for istedet at rejse hjem og hellige sig sit eget rederi – iøvrigt vel vidende, at han dermed gik glip et 10-års jubilæumsgratiale på 25.000 mark, som Krupp havde stillet ham i udsigt. Kort efter konstaterer han tilfreds, at rederiet

hjemme giver ham »tilstrækkelig beskæftigelse og indbringer mig i korrespondanceprovision lige så meget som min gage hos Krupp gjorde, og dertil er jeg jo *min egen herre*«.

At netop det sidste var afgørende for Jepsen understregedes, da han senere samme år blev foreslået at få sit rederi fusioneret med rederiet Cosmopolit i Mannheim. Planen var at danne ét stort aktieselskab, hvori Jepsen var udset til at være generaldirektør. Skønt forslaget var fristende, afslog Jepsen med denne begrundelse: »Man skulle da stille for mange mennesker tilfredse, og hvor vanskeligt det er, har jeg allerede erfaret hos Krupp, desuden ville den smule selvstændighed, som altid har været mit ideal, delvist gå tabt igen«. Ligeledes forudså han, at et sådant selskab ville blive for stort til, at han kunne lede det alene, »således som det hidtil har været tilfældet med vore dampere«.

Ligesom selvstændighedsidealet var også *hjemstavnen* og *familien* centrale begreber for Jepsen. Da han opsagde direktørstillingen hos Krupp, var det ifølge datteren ganske vist »frem for alt for fuldstændigt at kunne hellige sig udbygningen af sit eget rederi«,<sup>39</sup> men også »for at hans børn ikke – på grund af det lange ophold i Rotterdam – skulle blive hollændere«. Ligeledes var afvisningen af de omtalte fusionsplaner delvist grundet på et krav om, at han som generaldirektør skulle bosætte sig i Hamborg. Også »senere har hans medredere, frem for alle (købmanden og vennen) Carl Diederichsen, gentagne gange forsøgt at overtale ham til en overflytning til Hamborg. Han kunne ikke skilles fra hjemstavnen«. Et af Jepsens valgprog lød iøvrigt: »Min fædrende stad skal have fordel af mit firma«, og det var derfor hans »princip så vidt muligt at



I 1881 indsattes damperen *Vorwarts (I)* som det første af Jepsenrederiets skibe i den kinesiske kystfart. Siden fulgte adskillige andre – men først efter nogen tøven. De ringe kommunikationsmidler gjorde det vanskeligt hjemmefra at dirigere skibene i Østen, og kun de usædvanligt sløje tider på de europæiske markeder i første halvdel af 1880'erne afholdt Jepsen fra – som planlagt – at hjemkalde skibene.

indsætte åbenråere som kaptajner, styrmænd, maskinister etc.« på rederiets skibe.

Hverken en kildekritisk bedømmelse af disse oplysninger eller en samlet vurdering af Jebens dispositioner iøvrigt tyder på andet end, at vi her står overfor en skibsreder, for hvem gevinstoptimering ikke kan have været den eneste eller afgørende rettesnor. Ved siden af de allerede nævnte *ideologiske kerneelementer* sporer man et lystbetonet engagement i arbejdet og en stolthed ved *professionen*, der gør søfarten til andet og mere end en ren og skær indtægtskilde. »Glem aldrig, at I tilhører en familie, der er blevet stor på søen«, indprentede han sine sønner.<sup>40</sup>

Et lignende billede tegner der sig af agent Jørgen Bruhn. »Fader levede indtil sine sidste 2 a 3 dage et meget virksomt liv, frygtede aldrig for noget dårligt vejr, når han havde noget af vigtighed at foretage, og det var ham en reen pest at være uden virksomhed«. Et par år efter at han lagde op som kaptajn, slog han sig som bekendt ned ude på Nymølle, »men boede hersteds kuns nogle få år; da han siden (i 1826) købte huset på torvet (i Åbenrå), flyttede han derud, for at være *skibsbyggeriet* så meget nærmere, hvilken forretning var ham den *kjæreste kjæphest*«. »Om morgenen var han alletider den første på benene, såvel i huuset som på pladsen, hvor han byggede. At bygge et skib som også lade det behørigen og stærkt forbinde forstod han frem for nogen tømmermester, (han) havde et godt øie og kunde derfor strax see, hvor et skib manglede noget, enten i styrke eller forskjønnelse, og havde han i den mangeårige praxis i dette fag erhvervet sig en sjælden færdighed i at indsee dette ved første øiekast«.

»I mange år boede vore forældre i huuset på torvet, og var fader næsten uden ophør beskæftiget ved skibsbyggeriet; i de første år, indtil året 1838, stedse ved sin gamle brave ven Jacob Paulsen, og seenere hos dennes søn Jürgen Paulsen, som i 1838 overtog faderens værft og forretninger, og byggedes hos ham af

fader flere smukke skibe, men seenere var forståelsen imellem fader og Paulsen ikke alle tider den aller bedste, og brækkede de siden med hverandre. Fader havde bygget i Tømmergården i mange år og så godt som selv havt *commandoen* på værftet, men da den unge Paulsen var en temmelig praktisk mand og ikke gjerne vilde lade sig noget sige, så måtte den gode forståelse omsider høre op«. Efter i et par år at have bygget videre hos de andre værftsejere i byen »besluttede han i året 1847 at købe øen Calløe og dersteds at anlægge et storartet skibsbyggerie for egen regning« og være *sin egen herre* dersteds«.<sup>41</sup>

Også hos denne storreder finder man altså et udpræget engagement i selve arbejdet og dets kvalitative indhold. Sammen med de øvrige beskrevne signifikante træk og især selvstændighedsidealet leder dette ikke ligefrem tanken hen på den typiske kapitalist. Trods de svimlende beløb, der var tale om, lader disse redere investeringer sig ikke gennemlyse og forstå som rent gevinstsøgende kapitalanbringelser. Snarere må de forstås som midler til at være »sin egen herre«, hvilket igen begrundes af ønsket om fri råderet i henseende til virksomhedens organisering og produktion. Kort sagt står vi her overfor nogle strukturtræk, der kendes fra begreberne om den *selverhvervende livsform* og den *enkle vareproduktionsmåde* – vel at mærke i en ekstremt udvidet variant.

#### *Den karriereorienterede kaptajn*

Ovenfor så vi nærmere på karrierens sidste fase, skibsredertiden. Som bekendt kunne besiddelsen af skibe eller parter dog også være påkrævet tidligere i forløbet, nemlig for at klare springet fra styrmand til kaptajn. For et par af vore redere, Jørgen Bruhn og Gustav Raben, var dette avancement da også forbundet med, at de satte penge i et skib, som de så blev fører af.

I materialet støder man imidlertid også på tilfælde, hvor dette at skyde penge i et skib

blot benyttedes som et »springbrædt« i karrieren undervejs mod en mere eftertragtet kaptajnspost. Dette er bl.a. karakteristisk for den allerede omtalte Eschel Krabb (1824-88), hvis karriere fra skibsdreng til storskibskaptajn skildres i det følgende.

Ligesom så mange andre drenge fra Lojt stod Eschel Krabb efter sin konfirmation i 1841 til sos som 16-årig kahytzdreng med et åbenraskib, briggen Delphin på 68 cl. Skibet fortes af en anden lojting, kaptajn Jacob Burchard. »Jeg kan godt huske, at det i begyndelsen var en hård skole, da jeg måtte gøre alt med og ofte tænkte ved mig selv, at var jeg dog bare blevet hjemme«, fortæller Krabb i sine erindringer <sup>43</sup> om sin første sørejse: »min far (boelsmand Mads Hansen Krabb i Barsmark) ønskede egentlig ikke, at jeg skulle til sos, dog var jeg for ærgerrig til at lade mig mærke med noget, efterhånden gik det jo også bedre ... Desuden havde jeg en meget god kaptajn, som var meget menneskelig med mig«.

Efter knap to måneders sejlads nåede man frem til Rio de Janeiro. »Det for mig nye i denne smukke havn og den livlige færdsel med de mange skibe fra alle nationer gav mig igen lyst på min valgte profession, somandsstanden«, og efter atter at have krydset Atlanten på hjemrejsen til Hamborg »var jeg en hel helt, havde allerede gjort en sørejse. Nu ville jeg ikke bytte somandsstanden med nogen anden«.

Eschel Krabb stilede mod toppen. Efter en kort rejse mere med Delphin vendte han derfor i det sene efterår 1841 hjem til Lojt for at lære navigationen hos den forhenværende kaptajn Boysen i Skovby. Allerede i februar det følgende år kunne den 17-årige Eschel drage til Tonning og aflægge bredde-eksamen med forstekarakter. Dernæst tog han hyre som jungmand med sit gamle skib, hvor han et lille halvt år senere forfremmedes til letmatros, og som sådan fór han i godt 15 måneder, før han i januar 1844 vendte hjem for at lære »længderegningen«.

Det næste trin i karrieren var normalt en hyre som matros, men det slap Eschel Krabb lettere over end de fleste. Med sin allerede overståede eksamen stod han parat til at gribe chancen for en genvej i advancementerne, da den bod sig: »I begyndelsen af marts lod jeg mig forhyre som matros af kapt. J. Holdt fra Barsmark, fuldskibet Ospra 100 cl. stor lå i Apenrade. Da vi skulle ombord, kom den engagerede understyrmand ikke, og jeg blev derfor, fordi jeg havde taget eksamen, af kaptajnen ansat som understyrmand. Krabb fortæller i denne forbindelse, at »min far havde gerne set, at jeg havde opgivet sofarten og var



Den »ærgerrige« kaptajn Eschel Krabb (1824-88) i sine velmagtsdage. Som fører af nogle af datidens største og hurtigste sejlskibe nåede han helt til tops i den internationale kaptajnselite og oplevede bl.a. at slå alle tidligere verdensrekorder på en rejse fra Hongkong til San Francisco i 1860 med barken Creole (II).

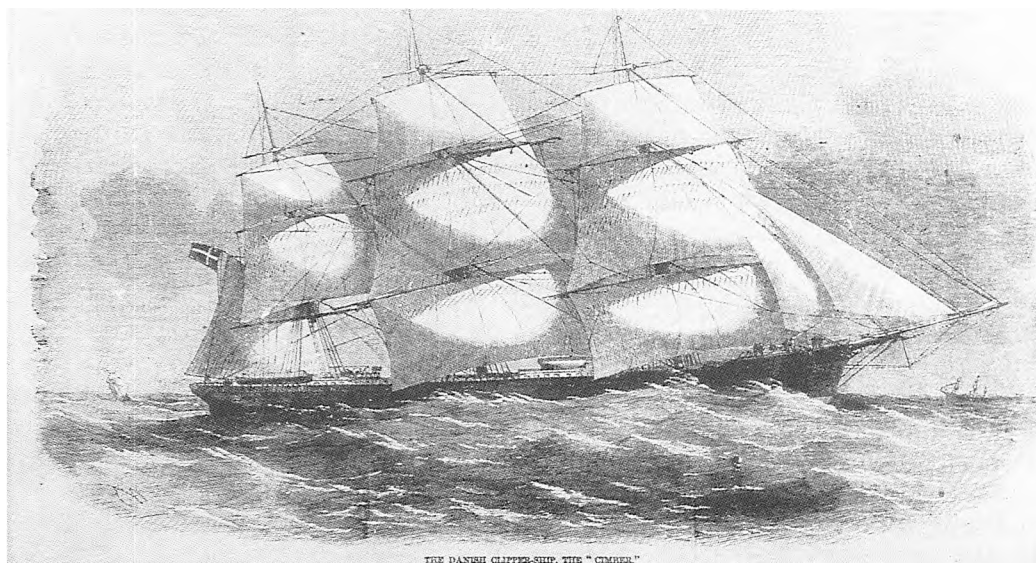
blevet hjemme, dog dertil var jeg for ærgerrig, ligesom jeg jo nu i hvert fald havde overstået de værste år«.

Fregatten Ospra, blandt hvis ejere vi træffer den næsten uudgæelige agent Bruhn som korresponderende reder, sejlede permanent i trampfart på fjerne destinationer. Efter en rejse fra Pernambuco i Brasilien anløb skibet i april 1846 Triest; her håbede man på en fragt hjemad, men »vi måtte igen indtage en ladning træ for Oran (i Argentina), hvorover der herskede stor utilfredshed blandt vores mandskab, vi fik nemlig en meget lav gage, og blandt mandskabet var der flere gifte mænd, der jo gerne ville hjem«. Da man derfor i januar det følgende år anløb New Orleans, »deserterede hele vort mandskab på nær kokken Jørgen Nissen fra Barsmark, overstyrmanden Peter Petersen fra Bevtoft og min ringe person. Oprigtigt talt var jeg også gerne gået med, for træt af det var jeg, vi havde allerede været derude i tre år, også uden at få en skilling i tillæg, dog min ærgerrighed, og

også for ikke at bedrøve mine forældre, afholdt mig derfra«.

At Krabb ved denne lejlighed var en af de få ombord, der ikke lod kaptajnen og rederiet i stikken, gik næppe upåagtet hen. I hvert fald forfremmedes han allerede i september samme år til overstyrmand på et andet Bruhn-disponeret skib, briggen Courier på 62,5 cl., der førtes af kaptajn Jesper Thomsen; forinden havde han dog efter ansøgning fået bevilget det lovbevalde styrmandspatent, »skønt jeg knap havde faret længe nok endnu«. Efter yderligere 28 måneders trofast tjeneste overbragte Thomsen ham den besked, »at herr J. Bruhn havde skrevet til ham, at hvis han fandt, at jeg var flittig, skulle jeg have briggen at føre, når vi kom til Liverpool, hvortil jeg glædede mig meget, selvom jeg var meget ung til at være kaptajn«, nemlig 24 år.

Vel ankommet til Liverpool blev skibet efterterstet og kobberforhudningen udskiftedes; »en styrmand Marcor Jespersen fra Barsmark blev sendt mig derover, og kapt. Thomsen



I 1862 fik kaptajn Krabb tilbudt stillingen som fører af den fuldriggede clipper Cimber (II), men skibet havarerede, inden han nåede at tiltræde. Med sine 570 cl. og en køllængde på ca. 82 meter skal Cimber have været det største sejlsskib i Skandinavien, da det søsattes i 1856. Billedet her stammer fra London Illustrated News (1858), der ikke med urette omtaler Cimber som et af datidens hurtigste skibe overhovedet.

overdrog mig kommandoen og rejste hjem. Vi havde ordre til at købe en ladning stenkul for rederregning og med denne at gå rundt Kap Horn til Valparaiso, hvor jeg så skulle fare på Vestkysten. Det var en lang og svær rejse, min første som kaptajn, men modet dertil besad jeg, og med Guds velvillige hjælp gik alt jo også meget godt«.

Eschel Krabb førte nu denne mindre brig i tre år som ikke-medejende kaptajn, fra 1850 til 1853, hvorpå han i forbindelse med en større ombygning og reparation på skibsbygmester Rickmers værft i Bremerhaven købte 1/6 part i skibet for sine sparepenge. Efter yderligere to år »kvitterede« han imidlertid Courier, fordi han »ønskede af få et større skib«. Det blev som tidligere omtalt den hos Rickmers byggede Creole (II), der med sine 190 cl., lastede tre gange så meget som hans første skib.

I Creole tegnede Krabb sig for 1/4 part, og med denne nybygning sejlede han i fem år, før han besluttede sig for at holde en pause hjemme. I mellemtiden var han nemlig i 1856 også blevet gift – »mine samtlige medredere var indbudte« – og havde stiftet bo i Barsmark. Nu ville han »bygge et par nye lader og i det hele taget sætte min gård i stand. Hovedsagen var imidlertid at få en god kaptajn i mit sted, hvilket jo ikke kunne være mig ligegyldigt, da jeg havde den største del af min formue stikkende i skibet«. »Hjemme engagerede jeg Wolle Jessen« Schmidt fra Dyrehave; denne var iøvrigt svigersøn til Hans Detlef Bruhn og dermed indirekte besvogret med nogle af skibets øvrige redere, »Jørgen Bruhns Sønner« (agenten selv var død).

»I løbet af vinteren (1862) blev det store skib Cimber (II på 570 cl.) mig tilbudt af herr Jørgens Bruhns søn«, men den havarerede, før Krabb nåede at overtage kommandoen. Istedet tilbød samme rederi ham fuldskipet Jørgen Bruhn på 350 cl., med hvilket Krabb i de følgende år bl.a. fragtede the fra Østen til Europa, indtil han i 1865 atter bestemte sig for

en pause i sejladserne. Hele året 1866 »var jeg hjemme ved min familie (;) da jeg imidlertid indså, at landbruget intet indbragte, og da jeg aldrig har interesseret mig for dette, var det hele tiden min agt atter at gå til søs, nemlig med Jørgen Bruhn, som den nuværende kaptajn kun skulle føre på denne rejse. 1867. I mellemtiden havarerede Jørgen Bruhn ude i Ostindien, og da skibet også allerede blev ældre (det søsattes i 1858 og var dermed små ni år gammelt), antog jeg at føre et mig af herr Rickmers tilbudt næsten nyt og stort skib«, Andreas. »Skibet var 500 cl. stort og et smukt solidt skib ... Jeg var godt tilfreds med Andreas, det var et godt søskib og, i betragtning af størrelsen, let at manøvrere«.

Efter godt to år med Andreas blev den nu 45-årige Krabb tilbudt kommandoen på et endnu større skib fra samme rederi, og han slog straks til. »Den 15. marts (1870) rejste jeg til Bremerhaven for at overtage det nye skib. Det hed R.C. Rickmers, var 625 cl. stort og dertil et solidt stærkt bygget skib og i det hele meget luksuriøst udrustet. Det var på den tid det største sejskib under tysk flag«.

Efter to år som fører af denne storesejler sluttede Krabb af helbredsmæssige grunde,<sup>43</sup> 47 år gammel, sin karriere på søen efter 22 års kaptajnstjeneste. I de følgende år fungerede han lejlighedsvist som en slags inspektør for nogle af åbenrårederierne, bl.a. hans datters svigerfar Gustav Rabens samt »Jørgen Bruhns Sønner«, idet han forestod køb og salg af skibe i udlandet, stod bi i havarisager samt takserede og udrustede skibe.

I skikkelse af Eschel Krabb har vi her introduceret en kaptajnstype, for hvem dette at skyde penge i et skib *kan* indgå i karrieren. Målet i karrieren er imidlertid ikke at blive »sin egen herre«; man stiler ikke mod at gå i land og sidde derhjemme og trække i trådene som korresponderende reder, hvilket Krabb ellers havde alle forudsætninger for at gøre som den formuende og meget erfarne kaptajn, han var. Karrieren går snarere ud på at være

med og udfolde sig der, hvor selve arbejdet foregår, på søen. Jo større, bedre og nyere skibe, man bliver fører af, desto mere forøges ens udfoldelsesmuligheder og personlige prestige eller »ære«. I en sådan *karriereorienteret* livsform er de skridtvise advancementer til stadig større skibe på en gang målet for ens stræben og beviset på ens overlegne ekspertise. For at bane vejen for et advancement kan det dog, navnlig i de yngre år, være nødvendigt at skyde penge i et skib, hvis man vil være dets fører. Men efterhånden kan man, således som Eschel Krabb, opnå en standard og et omdømme, der gør dette overflødig, idet man istedet »head-huntes« af rederier, der vil sikre sig en særligt dygtig skibsfører.

I den karriereorienterede livsform vil medejerskab af virksomheden, man er ansat i, normalt fremstå som en hæmning i karrieren. Dette skyldes, at man gennem ejerskabet bindes til en bestemt virksomhed og dermed ikke så let kan springe til, hvis en anden – eventuelt konkurrerende – virksomhed skulle byde på en mere attråværdig stilling. Indenfor især den åbenråske søfart i 1800-tallet kan medejet dog ikke have været nogen alvorlig hindring for det næste advancement. Skulle enhederne stå sig i konkurrencen på internationalt topplan, krævede det ikke alene veludrustede, men også relativt nye og moderne skibe. Dette er baggrunden for, at kaptajn Krabb betegner et 9-årigt skib som »ældre«. Gennemsnitsalderen for de store åbenråskibe over 100 cl. var i 1864 kun 5,5 år.<sup>44</sup> Eftersom skibene udskiftedes med så korte intervaller, indebar dette at deltage i finansieringen af en ny enhed altså ikke, at man var bundet ret længe. Og skulle man alligevel få tilbudt en bedre førerpost, var det ikke vanskeligt hjemme på åbenråegnen at finde en pålidelig afløser, der kunne føre skibet, indtil det blev solgt – hvis han da ikke ligefrem selv ville overtage ens part. I denne forbindelse kan tilføjes, at det sidste skib, Krabb førte som medejende kaptajn, Creole

(II), to år efter hans fratrædelse i 1862 ses at være solgt til Geestemünde.<sup>45</sup>

At skyde penge i et skib eller en skibspart kunne altså også være meningsfuldt for den karriereorienterede kaptajn, idet det lejlighedsvist kunne hjælpe ham til en mere eftertragtet førerpost. For sådanne kaptajner var det iøvrigt ikke uden betydning for karriermulighederne, at deres hjemegn var rig på driftige redere, der satsede på international storskibsfart. Omvendt kunne disse kaptajner med deres ekspertise og sparepenge naturligvis tjene som et af redernes midler til at klare sig i den internationale konkurrence.

## Erhvervsbetinget investeringstvang

Hidtil har undersøgelsen af de alternative investeringsmotiver jo især kredset om investorer, der ikke blot indskød penge, men som også selv direkte var arbejdsmæssigt involveret i skibsfarten. Tidligere opstilledes dog yderligere den mulighed, at der kunne være *indirekte* fordele ved at være medejer af de lokale skibe. En oplagt forklaring på de lokale handlendes og håndværksmestres økonomiske engagement i åbenråskibene ved 1700-tallets begyndelse var således, at de via deres parter har kunnet sikre sig afsætning af de varer og tjenesteydelser, som de selv skulle leve af at forhandle eller fremstille.

Som det fremgik af skibslisterne finder man i 1800-tallets første halvdel et stærkt stigende antal af parthavere, for hvem dette investeringsmotiv har været nærliggende. Ganske vist kom skibene ikke længere hjem hver vinter, og i 1837 beklager man sig da også over, at byen derved går glip af omsætning.<sup>46</sup> Gennem resten af sejskibstiden var Hamborg dog fortsat et vigtigt marked for åbenråerne, og når skibene besøgte denne havn, forsynedes de gerne med proviant og anden udrustning per vogn fra Åbenrå, hedder det udtryk-



keligt i andre kilder.<sup>47</sup> Hertil kom, at 1800-årenes sejlere jo modsat 1700-årenes næsten alle blev bygget og udrustet i Åbenrå. Dette satte ikke alene sit tydelige præg på byens erhvervsstruktur, men også på åbenråflådens finansieringsgrundlag.

Som tidligere antydet var det ikke netop »profithunger«, der var motivet, når en skibsbygmester og værftsejer som Niels Jacobsen



Når byens håndværksmestre tog parter i skibene, de byggede eller leverede udrustning til, var det i mange tilfælde snarere af nød end af lyst. Skibsbygmester Niels Jacobsen (1828-1901), der her ses som ældre, beskriver sin egen situation omkring 1860 således: »I begyndelsen af januar 1860 begyndte jeg at bygge barkskibet Zephyros (150 læster) på spekulation. Dette skib var jeg så heldig at sælge i juni samme år, men rigtig nok for en meget lav pris. Omtrent samtidig solgte jeg skonnerten Margrethe; dog således at jeg selv måtte beholde 1/4 part i den. Jeg tjente kun lidt ved at bygge dette fartøj, og havde heller ingen penge at sætte i en skibspart; men jeg var nødsaget til at gå ind på denne handel, dels fordi der ingen anden køber indfandt sig, og dels for at skibet ikke skulle ligge og tabe alt for meget i værdi ... Ved Zephyros tjente jeg heller ikke ret meget, men dog så meget, at jeg godt kunde bestå derved«. – Det er i øvrigt karakteristisk, at Jacobsens i mange tilfælde bedømmer fortjenesten på sine nybygninger i forhold til, hvad der under byggeriet er »medgået til vor tarvelige husholdning«.

trådte ind i parthavernes rækker. Hans erindringer vidner tværtimod om, at det kun var i perioder, hvor værftsbranchen ramtes af afmatning, at han tog parter i skibe. Iøvrigt drejede det sig udelukkende om nybygninger fra hans eget værft eller ældre skibe, som han havde udført reparationer på. Gang på gang så han sig ganske enkelt *tvunget* til at beholde anseelige parter. Om situationen i slutningen af 1870'erne, hvor han allerede stod med ét usolgt skib og uden bestillinger på nybygninger, fortæller han således: »I længere tid havde jeg været i tvivl om, hvorvidt jeg skulde afskedige alle mine folk og holde helt stille med byggeriet, eller om jeg skulde risikere at begynde på et nyt skib for egen regning. Jeg havde for det første omtrent trø nok til et større skib, og for det andet syntes jeg, at det var min pligt at beskæftige mine gamle tømmere så længe, det var mig muligt, især da der nu ikke var arbejde at få for dem på de andre værfter«. Jacobsen valgte at bygge skibet, Arab på 257 cl., men da det var færdigt og ikke umiddelbart lod sig afsætte, turde han ikke påbegynde endnu en nybygning på spekulation. »Det gjorde mig meget ondt, at jeg således måtte afskedige de mange ældre og gifte folk, der næsten uafbrudt havde arbejdet for mig i mange år«. Endelig efter to års forløb lykkedes det at få afsat nogle parter i nybygningen, men »jeg måtte selv beholde 7/10 i Arab. Jeg havde naturligvis aldrig indladt mig på at tage så stor en part, hvis jeg kunde have undgået det, især da jeg derved kom i stor gæld; men ... jeg kunde jo ikke lade det ligge og rådne i havnen«.<sup>48</sup>

I løbet af sine knap 24 år som værftsejer byggede Jacobsen og hans folk ialt 32 skibe og fartøjer, og i 1888 sammenfatter han: »I 12 af de foran nævnte skibe har jeg haft større eller mindre parter; men alle disse skibe, med undtagelse af Arab, er nu dels solgt og dels kondemnerede. Nogle af disse parter har forårsaget mig betydelige tab, medens andre af dem har indbragt mig en god fortjeneste, så at

jeg i det hele taget har haft ikke så lidt fordel ved disse nu solgte parter. Derimod er der desværre stor udsigt til, at min store andel i Arab vil bringe mig et betydeligt tab, da denne part endnu står omtrent lige så højt bogført, som da skibet gik ud herfra for over 8 år siden«. <sup>49</sup>

Det kan præciseres, at en »antagelig« omend ikke »gunstig« pris for et skib ifølge Jacobsens begreber vil sige, at den kan dække udgifterne til byggeriet samt omkostningerne til opretholdelsen af hans egen »tarvelige hus-holdning«. <sup>50</sup>

Trods det relativt store antal lønarbejdere, Jacobsen beskæftigede – han havde som tidligere nævnt 38 ansatte i 1856 – må en sådan virksomhed snarere forstås som i grunden enkel vareproducerende end som egentlig kapitalistisk. Erindringerne vidner om, at idealet for ham er at virke »i en selvstændig livsstilling«. <sup>51</sup> De mange lønarbejdere er ikke hentet ind, for at ejeren kan presse dem for et merprodukt, men fordi man ikke ene mand kan bygge så store skibe.

Jacobsens »investeringspraksis« bestod altså reelt i, at han nødtvungent beholdt parter i en del af skibene, han byggede, og den har et tydeligt præg af middel til at opretholde eksistensen som selverhvervende skibsbygmester. Det var nemlig ikke i alle konjunkturer, at man kunne klare sig alene ved at fremstille varer af en høj standard: »Skønt jeg ... stadig har gjort mig al mulig umage og ikke sparet på de store udgifter for at levere virkelig gode og fordelagtige skibe, har jeg dog næsten aldrig på langt nær kunnet opnå de priser, som f.eks. min nabo, Raben, fik for sine skibe, fordi han altid selv kunde tage parter i dem, og selvfølgelig måtte jeg da nøjes med en mindre fortjeneste«, slutter Jacobsen. <sup>52</sup>

Nøjagtig som skibsbygmestrene har en lang række af de øvrige lokale håndværksmestre og handlende, især i mindre gunstige konjunkturer, været underlagt en erhvervsbetin-get *investerings»tvang*«. Blandt parthaverne

omkring midten af 1800-tallet kan i flæng nævnes: sejlmagere, rebslagere, skibssmed, kleinsmed, træhandler, købmænd og bagere, som helt eller delvist var afhængige af søfar-ten som kundeunderlag.

Iøvrigt vil det nok være en fejltagelse, hvis man forestiller sig *alle* de udenlandske parthavere som ægte kapitalister. En del kan meget vel have ligget under for det samme pres som de lokale handlende og håndværkere. Eksempelvis havde skibsbygmester Rickmers i Bremerhaven næppe taget part i Creole (II), hvis ikke den var blevet bygget på hans eget værft; man kan også sige det sådan, at man næppe havde valgt netop hans værft, hvis ikke han havde været villig til at tegne sig for en andel. På samme vis kan f.eks. de hamborgske købmænds og skibsmægleres investeringer i åbenråskibene ses som et middel til at sikre sig faste kunder til gavn for deres hovednæring.

## LIVSFORMERNE OG DERES INDBYRDES RELATIONER

Vi har i det foregående kapitel fulgt åbenråsø-farten og -flåden gennem en periode på 200 år med skiftende ydre vilkår. Som helhed viste udviklingen sig at være flerstrengt, ligesom den var ikke-lineær. Én tendens var dog gennemgående, nemlig glidningen fra en flåde af relativt små og derfor »kapital«*ekstensive* enheder i retning af større og derfor mere »kapi-tal«*tunge* enheder.

Også organisatorisk indtraf der ændringer i løbet af de 200 år. Oprindeligt har den centrale figur i produktionsenhederne været skibets kaptajn, uanset om initiativet til etableringen så udgik fra ham eller ej. Ved 1700-tallets begyndelse var kaptajnen i alle tilfælde (med)ejers af skibet, og det var antagelig ham, der sørgede for, at det fik ladninger at sejle med; dermed stod han såvel for den overord-nede tilrettelæggelse af driften som for den

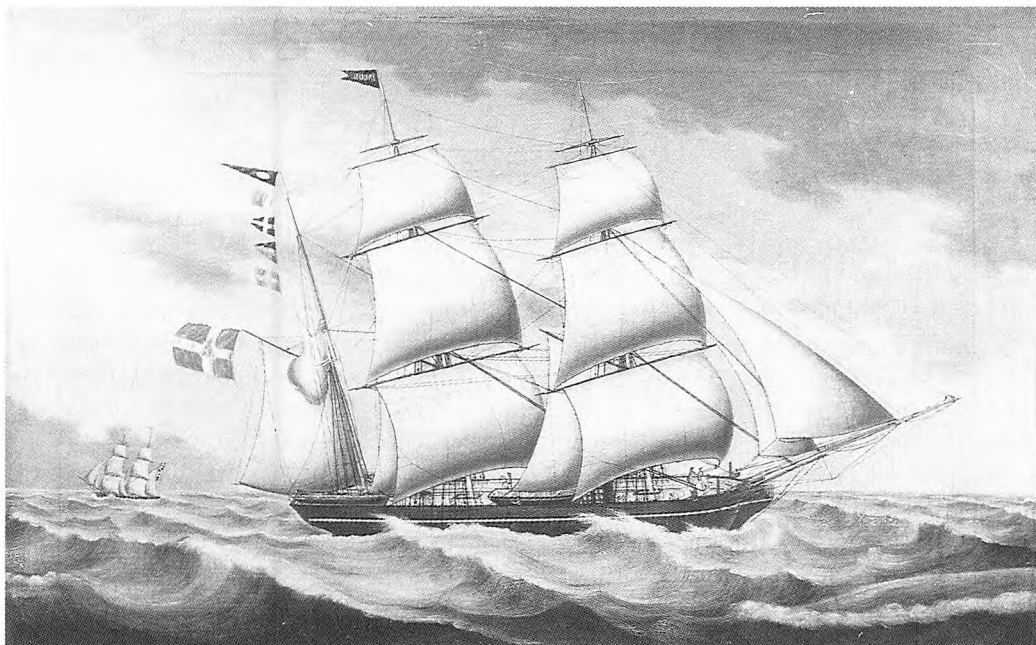
daglige ledelse. Sammenlagt med den kendsgerning, at der var tale om relativt små, »kapital«ekstensive skibe med få mand ombord, måtte konklusionen blive, at de senere så sammensatte varianter historisk set udsprang af en kerne af enkel vareproduktions-lignende strukturtræk.

På denne baggrund fremstår forholdene i 1800-tallet ved første øjekast som en skarp kontrast: en overvægt af store, »kapital«intensive enheder med mange – eventuelt udelukkende ansatte – mand ombord, ofte etableret på initiativ af en korresponderende reder, der hjemmefra dirigerede flere tilsvarende enheder rundt på verdenshavene. Kaptajnen er ikke

længere enhedens ubestridte nøglefigur, men må nu i hvert fald dele denne rolle med den korresponderende reder, ja i linjefarten er han reduceret til forvalter af rederens overordnede beslutninger.

Spørgsmålet var så, hvorfor denne nye nøglefigur anbragte sine penge i lige netop skibe. Var der tale om spekulationer i kapitalmarkedet, som styredes af renlivede profitoptimeringskalkuler, eller lå der andre hensigter bag?

Efter det foregående at dømme kan det næppe have været muligheden for gevinsttilægnelse, der i sig selv var tilskyndelsen til investeringerne. Snarere har det været ens egne erhvervsfaglige kvalifikationer, et nær-



Barken Jacob (136,5 cl.) førtes i midten af 1840'erne af kaptajn Eduard Kersting (1814-79) fra Løjt, men skibet var hjemskrevet i København, hvor ejeren, storkøbmanden og fabrikanten Jacob Holm (1770-1845), var bosat. Holms engagement i skibsfarten udgør i flere henseender en kontrast til det, der kendetegner åbenrågnens redere. Allerede omkring år 1800 udskilte Holm således sin rederivirksomhed fra købmandshandelen, idet han overlod den daglige administration til ansatte shippingfolk. Endvidere havde han rundt omkring i de europæiske havne »agenter, der skulde holde øje med, om der var mulighed for at sælge snart den ene og snart den anden båd. Var der udsigt til at få et overskud, var Jacob Holm aldrig sen i vendingen til at slå til. De samme agenter ... skulde også undersøge, om der var passende tonnager til at købe. Hans stærke blik for finansielle transaktioner viste sig aldrig sikrere, end når »han var ude i omsætningen af skibe« (Lehmann s. 77 ff.).

mest lidenskabeligt engagement og en identifikation med slægtens og hjemegnens erhvervstradition, der var afgørende for, hvad man satte sine penge i. Alle egnens større redere var jo forhenværende kaptajner: Jørgen og Hans Detlef Bruhn og deres sønner, Richardt Richelsen, Jacob og Boy Bendixen, Casparus Barthelsen, Hans Matthiesen, Gustav Raben, Jürgen Bruhn i Stollig, Hans M. Krag, Jebsen, Hansen, Closter, Ahrnkiel og Clausen. Når det lige netop var skibe og ikke f.eks. plantager, minedrift eller jernbaneaktier, disse globalt orienterede entreprenører satte deres penge i, må det ses som en parallel til deres forgængere, kaptajnerne, 100 år tidligere: det var *dispositionsretten*, man ville erhverve – herunder retten til at »spekulere« i produktionsmidlernes *brugsværdi*.

Nok adskiller 1800-tallets rederdirigerede enheder sig altså både kvantitativt og kvalitativt fra 1700-tallets kaptajnscentrerede, men *investeringsmotivet* er fælles for de to typer af hovedpersoner. Nok er der forskel på de konkrete gøremål, den enkelte praksis er sammensat af – fordi de er knyttet til to forskellige varianter af produktionsmåden – men dybest set tjener dispositionerne det samme formål og hører grundlæggende hjemme i en og samme livsform, den selverhvervende.

Anskuet fra disse hovedpersoners synsvinkel udmærker såvel 1700- som 1800-årenes skibsfart enheder sig jo ved, at man ikke selv i fuldt omfang rådede over dens nødvendige komponenter. I det følgende skal der ses nærmere på, hvilke ideologibærende livsformer den selverhvervende reder i 1800-tallet indhentede som midler eller allierede sig med i form af supplerende *arbejdskraft* og supplerende kapital og *driftsmidler*. Eller med andre ord: hvilke livsformer redernes eget virke på en gang forudsatte og skabte grundlag for.

## Den indhentede arbejdskraft

### *Kaptajnerne*

Afskåret fra selv at være tilstede på alle sine skibe og dér administrere sine egne dispositioner var det afgørende vigtigt for rederen at få placeret pålidelige kaptajner som forvaltere af den daglige drift ombord. Dette behov for en særligt kvalificeret og produktions-solidarisk arbejdskraft tilfredsstilledes af (mindst) to forskellige typer af kaptajner.

For det første finder vi kaptajner, der var bærere af en *karriereorienteret* livsform, og for hvem målet var selve dette at udfolde og udvikle sin ekspertise i et karriereforløb som fører af stadigt større og bedre skibe. Det drejer sig om søfolk, der som Eschel Krabb havde karrieren for øjnene fra første færd, og som i deres »ærgerrige« bestræbelser på at avancere kunne tilbyde en loyal og engageret indsats og gerne selv skød penge i en skibspart.

For det andet kunne man støtte sig til kaptajner, der ligesom rederen var bærere af den *selverhvervende* livsform, men som endnu ikke var nået så vidt i karrieren. For disse kaptajner gav årene som skibsfører muligheder for at samle de erfaringer og grundlægge det netværk af forretningsforbindelser, der var påkrævet, når man senere i livet skulle lede sit eget korrespondancerederi; endvidere kunne de ved at spare op af gagen, kaplaken samt overskuddet af en eventuel skibspart grundlægge den formue, der var nødvendig for at kunne nedsætte sig som skibsreder.

Dette er de to typer af kaptajner, der rent faktisk optræder i materialet. Strengt taget kan vi dog ikke udelukke en tredje type, for hvem dette at være kaptajn først og fremmest er midlet til i løbet af nogle år at tjene så mange penge, at man ret tidligt i livet kunne gå i land og nyde »den lange fritid« – altså som en variant af lønarbejderlivsformen. Selvom der ikke er truffet sådanne kaptajner, skal muligheden nævnes, fordi den må anses som *reali-*

sabel, og materialet ikke tillader at udelukke den som *ikke-realiseret*.

### *De øvrige besætningsmedlemmer*

Den form for søfart, som åbenråederne satse-  
de på, drejede sig om transport af store, sam-  
lede godsmængder over meget lange distan-  
cer. Derfor måtte der også usædvanligt store  
skibe og besætninger til.

Udover at alliere sig med eller indhente  
»stedfortrædere« i form af kaptajner måtte der  
altså ansættes en vældig mængde folk, som  
under kaptajnens ledelse kunne udføre de op-  
gaver, han ikke selv tog sig af. Det vil i hoved-  
sagen sige alt det manuelle arbejde ombord.  
Ligesom skibsførerne var en betydelig del af  
disse søfolk født og opvokset på åbenråegnen  
eller i det mindste bosat der. Betragter man på  
et givent tidspunkt flådens lokalt rekrutterede  
besætningsmedlemmer under kaptajnsniveau,  
kan de grovsorteres i tre kategorier ud fra *formå-  
let* med og *varigheden* af den enkeltes *aktu-  
elle* position i hierarkiet.

For det første møder man en hel del, der kun  
*midlertidigt* befandt sig på rangstogens nedre  
trin; det drejer sig om folk, der målrettet var  
ved at kvalificere sig til en højere position.  
Som vi så, kunne dette for nogle være midlet  
til på længere sigt at blive selvstændig skibs-  
reder i land, mens det for andre var et led i en  
karriereorienteret livsform.

Ser man bort fra kriteriet »midlertidigt«,  
omfattede denne første kategori vel også en  
del søfolk, der af den ene eller anden grund  
stræbte mod toppen, men som *ikke* klarede sig  
i konkurrencen mod de øvrige kaptajnsaspi-  
ranter. Som kontrast til de mere succesfulde  
karriereforløb, der hidtil har stået i forgrun-  
den, vil det være interessant at se nærmere på  
en af dem, der ikke slap igennem nåleøjet. Her  
er det så heldigt, at vi på grundlag af styrmand  
Birger K. Dietrichsons optegnelser om sit lev-  
ned kan rekonstruere et sådant mislykket kar-  
riereforløb og tilmed få en vis indsigt i de

muligheder og forhindringer, der – set med  
hans øjne – gjorde sig gældende.<sup>53</sup>

### *En fejlslagen karriere*

Birger Kjølseth Dietrichson (1811-91) var  
født i Norge som søn af en toldbetjent. Da  
faderen imidlertid omkom som yngre og efter-  
lod moderen med fire børn i små kår, sendtes  
Birger som 9-årig til Åbenrå, hvor morbrode-  
ren, bager Kjølseth, havde påtaget sig at sørge  
for drengens opdragelse. Her sattes han kort  
efter i skole, og opmuntret af »min gode pleie-  
fader«, som også bekostede privatundervis-  
ning af nevøen, klarede Birger sig fint. »Såle-  
des forløb mine barne- og skoleår hurtig og til  
min store glæde og tilfredshed«, fortæller han  
i erindringerne.

Da konfirmationen nærmede sig, havde  
Birger egentlig mest lyst til at uddanne sig  
indenfor handelsfaget, men morbroderens for-  
søg på at skaffe ham ansættelse her slog fejl,  
og derfor »måtte jeg opgive håbet. Da jeg nu  
fra min ungdom af havde havt bekendtskab  
og omgang med sønner af skippere og med  
andre søfolk, og flere af dem, som sammen  
med mig gik til konfirmation, vilde gå til søs,  
blev jeg dels opfordret af disse, dels følte jeg  
selv en fornyet lyst dertil«. Og trods morbro-  
derens indtrængende advarsler – han havde  
selv sejlet som yngre – om, at »sømandslivet  
... er den besværligste og farligste syssel i  
livet«, endte det da også med, at han gennem  
en ven og skibsreder i byen skaffede Birger  
den første hyre som kahytsdreng i 1826.

I løbet af de næste år, hvor han steg i gra-  
derne til jungmand og letmatros, »erhvervede  
jeg mig kundskab og øvelse i sømandsgjernin-  
gen«. Desuden lagde han målrettet penge til  
side til den påtænkte styrmandsuddannelse og  
måtte bl.a. af den grund afslå at deltage i  
»skibskammeraternes« udskjelser, når de  
havde landlov. Dette havde til følge, skriver  
han, at de »drillede og gjorde ... nar af mig og  
udskjældte mig for en skrue, der hverken hav-

de mod eller livslyst«. Ved en enkelt lejlighed – i Triest i vinteren 1828/29 – skal den unge Birger Dietrichson have affærdiget en sådan »storskryders« forhånelser med disse ord: »Du kalder det mod og dygtighed at fylde dig i værtshusene, at ødelægge dine penge og sætte dine klæder overstyr, og tilsidst ved liderlighed at stille dig lige med de rå dyr. Dette kalder jeg dumt og dyrisk, du kjender nemlig ikke det sande og rette mod, heller ikke eier du nogen dygtighed; hvis du vil aflægge prøve på mod og dygtighed, så følg med ombord, for at vi kan prøve, hvem der med størst behændighed og hurtigst kan klatre op i den høieste mastetop. Vil du fremdeles prøve ..., behøver du bare at gjenkalde i din erindring de mange gange, du har seet på, hvorledes jeg behændig svang mig op til spidsen af råen, medens du som en krøbling klamrede dig til masten«.

I 1830 var den nu 19-årige Birger så vidt, at han kunne begynde på styrmandsskolen i København. Syv uger senere rejste han med »bedste karakter: bekvem« hjem til Åbenrå, hvor plejefaderen »til belønning ... forærede mig sin oktant, sine søkarter, bøger, og hvad han iøvrigt havde tilbage af det, som hørte til sømandsskabet«. Som flere gange tidligere tilbragte han »atter en hyggelig vinter i min onkels hus«, før han i foråret 1831 lod sig forhyre som fuldbefaren matros af sin forrige kaptajn, parat til at gribe chancen for en forfremmelse, hvis den skulle vise sig. – Det gjorde den allerede samme år i Lissabon, da skibets 2.styrmand gik over i en hollænder, »og jeg som navigatør måtte træde i hans sted«.

Kun afbrudt af den for søfolk obligatoriske orlogstjeneste og enkelte besøg i Åbenrå sejlede Dietrichson nu gennem de følgende år videre som styrmand, fortrinsvis med åbenråskibe i sydeuropæisk og -amerikansk fart, men uden at avancere videre. Omkring 1833 så det ganske vist ud til at skulle lykkes, da han efter en rejse med en aldrende, »vredagtig og hævngjerrig« kaptajn som den eneste af be-

sætningsmedlemmerne lod sig overtale til at fortsætte ombord som næstkommanderende. »Dette gik jeg ind på, dels fordi jeg var i et stort rederis tjeneste, dels fordi denne gamle kaptajn tænkte snart at fratræde, hvorved jeg muligens kunde blive befordret ... Vistnok huskede jeg ubehagelighederne på den forrige reise og den forrige overstyrmands stilling – dog tænkte jeg på vanskelighederne ved en viderebefordring for den, der ikke selv var bemidlet, og vilde derfor prøve lykken«. Chancen glippede imidlertid, idet han – med rette eller ikke – i rum sø simpelthen blev »afskediget fra skibstjenesten« med henvisning til, at han havde været syg i nogle dage.

Efter yderligere syv års styrmandstjeneste, hvor han iøvrigt forlovede sig med en af egenes kaptajnsdøtre, erkendte Dietrichson i 1840, at han måtte opgive at gøre karriere som storskibskaptajn: »Jeg er nu i mit 30. år og har som styrmand gjort mange reiser, og dog synes udsigterne og lykken at være fjern, da jeg skal blive sat som fører af et stort skib. Jeg må derfor, når jeg kommer hjem og har havt bryllup, tage til takke og være tilfreds med et lidet fartøj«.

Heller med ikke disse mere beskedne planer stod »lykken« ham dog bi. Nok vendte han kort efter hjem, blev gift og kom »i besiddelse af en elskværdig ægtefælle (Catharina Maag) og med hende et lidet landgods« til en værdi af 1.600 rdl. Men allerede efter et halvt års ægteskab døde hustruen, hvorpå Dietrichson i forbindelse med en psykisk krise helt opgav søfarten. Istedet bestemte han sig til »at forlade dette land og denne stad for at ofre mine øvrige leveår og mine legemskræfter for min gamle og i tarvelige kår levende moder og søskende«. Efter at have afhændet sin ejendom vendte Dietrichson i 1841 tilbage til Norge, hvor han fremover levede som manufakturhandler i Bergen.

### *Sammensatte livsforløb*

Med denne udgang på forløbet kan styrmand Dietrichson ikke blot tjene som eksempel på en karriere, der trods 15 års målrettet indsats slog fejl, men også som en glidende overgang til en anden kategori besætningsmedlemmer.

I materialet træffer man nemlig for det andet en hel del lokale folk, der kun sejlede i de yngre år, og som sjældent nåede ret højt op i hierarkiet, før de gik i land og blev der.

For nogle af disse unge mennesker var årene til søs en periode, hvor de samlede praktiske erfaringer og måske også pengemidler, der kunne danne grundlag for en senere start som *selvstændig*. Dette gælder f.eks. Niels Jacobsen, der efter endt læretid på farbroderens værft i Åbenrå sejlede som tømmermand i nogle år – afbrudt af et sidespring som bl.a. guldgraver i Amerika – før han vendte hjem og nedsatte sig som skibsbygmester. Tilsvarende eksempler er Jacobsens lidt ældre kollega, Jørgen Paulsen (1814-81), der omkring 1838 gik i land og afløste faderen på slægtens gamle værft,<sup>54</sup> samt Gustav Larvig (1804-41), der omkring 1830 fór til søs som sejlsmager, men som senere nedsatte sig som takelmester i Åbenrå.<sup>55</sup> Enkelte menige slog sig ned som fiskere i Åbenrå eller på Løjt,<sup>56</sup> og også de opretholdt altså en erhvervs-mæssig tilknytning til det våde element. Atter andre blev selvstændige indenfor helt andre fag. Det gjaldt således en af danskhedens senere føre-re, Martin Bahnsen (1809-75), der nåede at blive styrmand, før han ligesom sin far, farfar og oldefar blev farvermester i Åbenrå.<sup>57</sup> Tilsvarende vendte ikke så få løjtjinger hjem for at videreføre slægtsgården.

Anderledes forløb livet for de menige, der – typisk i forbindelse med, at de blev gift og stiftede familie – forlod søfarten og fortsatte som *lønarbejdere* i land. Heldigst stillet var tømmermændene, der ofte kunne få arbejde på et af egnens mange skibsværfter. Matroserne havde ikke de samme muligheder for at udnytte deres faglige uddannelse på landjorden og

måtte i mange tilfælde ernære sig som daglejere resten af livet.<sup>58</sup>

Til kategorien af midlertidigt sejlede kan endelig regnes nogle, der stod til søs efter konfirmationen, fordi dette nu engang var en nærliggende mulighed på denne egn, men som hurtigt indså, at sømandslivet alligevel ikke var noget for dem. Det gælder i hvert fald for gårdmandssønnen Marcus Clausen fra Barsmark, hvis slægt talte flere søfolk, og som i 1856 sejlede som skibsdreng med Creole (II). Efter at være kommet hjem skriver Marcus i sin dagbog: »Jeg tænker hver dag meget på, hvad jeg egentlig i fremtiden skal bestemme mig til; thi til sømand duer jeg slet ikke, da jeg er for ræd af mig, når jeg skal til vejrs, det veed jeg nok«. Han blev istedet skolelærer.<sup>59</sup>

For ganske mange af egnens mandlige beboere var dette at stå til søs altså blot et fælles, men relativt kortvarigt *indslag* i et livsforløb, der siden kunne gå i vidt forskellige retninger, både erhvervs- og livsformsmæssigt. Men uanset om sømandstiden nu havde praktisk betydning i forhold til det, man senere levede af, eller den blot fungerede som en midlertidig indtægtskilde, så har den dog næppe været uden betydning for ens prestige i denne maritimt prægede egn, hvor bl.a. breve og dagbogsmaterialet vidner om, at interessen for skibe, søfart og »det fremmede« prægede det lokale samtalestof.

### *De permanent menige*

Den tredje kategori af lokale søfolk, der optræder i kilderne, er en fast kerne, der også stod til søs i konfirmationsalderen, men som fortsatte som menige, indtil de var »slidt op«. I folketællingerne kan vi følge dem livet igennem, til stadighed med den samme erhvervsbetegnelse: »matros« eller »tømmermand til søs«. Der ses flere eksempler på menige, der har passeret 60-årsalderen, ja en enkelt tømmermand angives sågar at være til søs som 67-årig. Almindeligvis holdt man dog ikke så længe til sølivets strabadser. Disse søfolk var

i mange tilfælde familieforsørgere, især tømmere, og der er ikke helt få husstande, hvor både faderen og flere sønner er til søs.

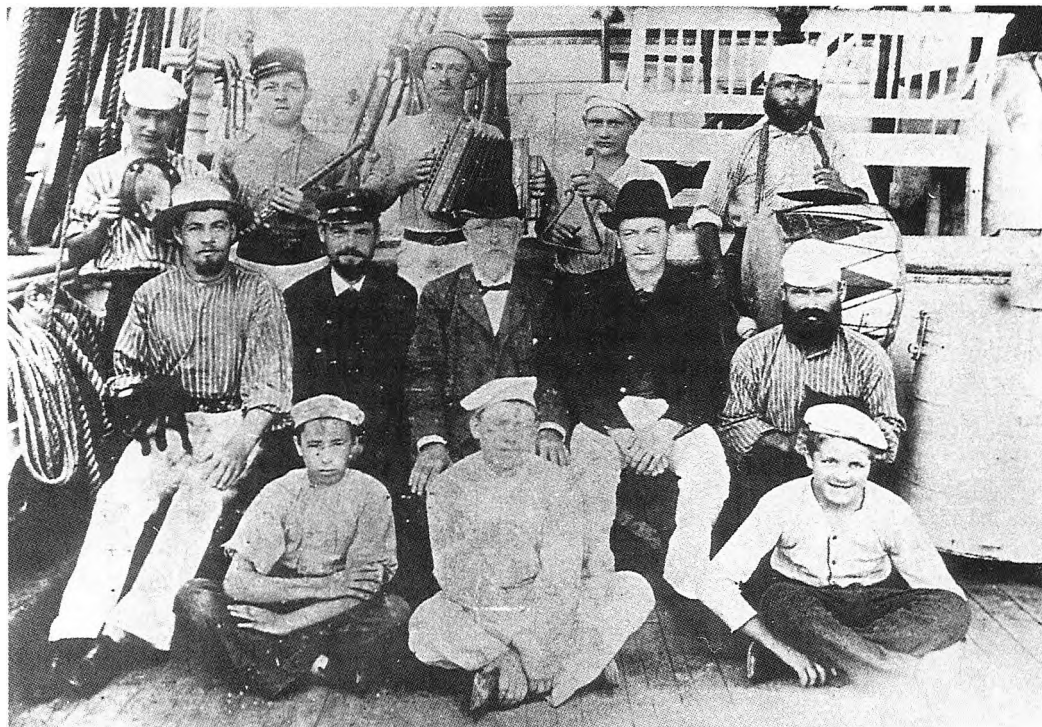
Kilderne om disse permanent menige søfolk er desværre meget sparsomme. Modsat kaptajnerne har de sjældent efterladt personlige optegnelser, og i myndighedernes arkiver har de også kun afsat sig beskedne spor. Ad omveje er det dog muligt at afdække nogle træk, der synes at have været udbredte.

På den ene side kunne holdningen til arbejdet – eller måske rettere: til faget – således rumme et vist interessebetonet engagement, der klart farvede den meniges selvforståelse. Identiteten som sømand udmønter sig bl.a. i, at man lægger afstand til »landkrabber« i almindelighed eller kontrasterer sig til folk fra

andre erhverv. »Når nogen har huen på ved spisningen, så går det løs over hans skyldige hoved med råbet »bonde««, betror skibsdrenge Søren Holm sin dagbog ombord på Creole (II) i 1856. »Bonden må altid holde for(;) når nogen gør noget fejl, hedder det »den dumme bonde«. »Bonde« er på havet et almindeligt skældsord.<sup>60</sup>

Identificerede mange sig mere eller mindre med faget, så betød dette dog ikke nødvendigvis, at arbejdet opfattedes som et mål i sig selv. Tværtimod må man sige, at arbejdskraften indenfor søfarten var underkastet nogle vilkår, der for den permanent menige lægger op til en skarp skelnen mellem arbejde og fritid.

At være sømand i oversøisk fart indebar *koncentrerede arbejdsperioder* af en varig-



Som lønarbejder stod man under kommando fra det øjeblik, hvor man påmønstrede og i princippet døgnet rundt, indtil man måske flere år senere afmønstredes igen. Frivagten kunne enhver tid inddrages. Omvendt kunne besætningen dog også have lange ledige stunder, når vinden var gunstig, og man i dagevis holdt samme kurs. Så var der bl.a. tid til at musicere og danse, og det var ikke sjældent, at der blandt en skibsbesætning kunne rekrutteres medlemmer til et helt lille orkester som åbenråbarken Concordias ovenfor. Fotografiet må være fra 1880'ernes anden halvdel.



hed, der savner sidestykke i andre erhverv, og hvor den fysisk og psykisk belastende dagligdag prægedes af ekstremer. Hårdt slid i døgn-drift, polarkulde og livsfare ved Kap Horn og døde perioder med vindstille og ørkesløshed under stegende tropesol ved ækvator var blot nogle af de yderligheder, man kunne udsættes for på en og samme rejse. I langfarten blev madvarerne og drikkevandet så godt som altid fordærvet og ikke sjældent tillige strengt rationeret; som følge af den vitaminfattige kost var skørbug en udbredt og tilbagevendende sygdom blandt de menige, hvis forplejning var ringere end officerernes. Ofte var mandskabet underkastet en jernhård disciplin, og kaptajnerne havde vidtstrakte beføjelser til at afstraffe vrangvillige besætningsmedlemmer korporligt og til at idømme pengebøder for overtrædelser af skibsordenen. Som menig sømand havde man ligesom alle andre lønarbejdere »solgt sig« til en arbejdsgiver, men ikke kun for en del af døgnets timer. Man stod i princippet under kommando fra det øjeblik, hvor man påmønstrede, og bogstaveligt talt uafbrudt, indtil man måske et eller flere år senere afmønstredes igen; afmønstring i udenlandsk havn kunne kun ske med kaptajnens tilladelse.

Når skibet var i søen, arbejdedes der i døgn-drift, og selvom de to vagter normalt afløste hinanden, så krævede mange af de daglige, rutinemæssige manøvrer alle mand i sving, uanset om man sov eller var vågen. Hertil kom deltagelse i den såkaldte »arbejdsvagt«, der gerne benyttedes til vedligeholdelse af skibet, og som betød, at arbejdsdagen selv under de gunstigste vejrforhold overskred 12 timer.

Frivagten var altså ikke at betragte som en tid, man selv disponerede over. Yderligere var de udfoldelsesmuligheder, man trods alt havde ombord, begrænset af skibet og hierarkiet som fysisk og social ramme. Heri lå også, at man som menig sømand ikke kunne bevæge sig frit over hele skibet; området agten for midtskibs var kaptajnens og styrmændenes

domæne, som hverken vagten eller frivagten måtte betræde uden lovligt ærinde.

Anderledes stillet var man i den egentlige *fritid*: når man var afmønstret, eller når skibet lå i havn, og frivagten fik tilladelse til at gå i land nogle timer. Det sidste indebar ganske vist, at man stadig stod under kommando, men rent praktisk lod man sig jo kun vanskeligt kommandere. Skete afmønstringen i f.eks. Hamborg eller måske endnu nærmere hjemmet, benyttede mange sig af denne lejlighed til at gense familien for en tid – den koncentrerede fritid kan få karakter af egentlig ferie, hvilket ellers var ukendt for arbejderklassen i datiden. Som vi har set, kunne der dog gå flere år imellem den slags besøg. Da det ofte var de store havnebyer, skibene anløb, skortede det nu ikke på alternative tilbud, som også appellerede til de, der blot havde landlov i nogle få timer. Fri fra arbejde havde man og dertil – hvis kaptajnen kunne overtales til at give forskud – gerne penge på lommen, for på søen var der ikke meget at bruge hyren til. Nogle af søfolkene foretrak at opsøge havnekejperne, dansesalonerne, »de offentlige huse« og måske et større slagsmål.<sup>61</sup> Andre brugte fritimerne på teaterforestillinger, besigtigelse af fremmede skibe, spadsereture, »shopping«, deltagelse i gudstjenester eller udflugter til lokale seværdigheder.<sup>62</sup>

Som menig sømand uden udsigter til eller ambitioner om at avancere var man kort sagt underkastet det vilkår, at ens tilværelse – set over en periode eller resten af livet – var sammensat af to objektivt forskellige typer af tid: ekstremt lange arbejdsperioder vekslende med koncentrerede arbejdsfri perioder. Forskellene på gøremålene i arbejds- og fritidsperioderne går ikke blot på, hvad man foretager sig, og hvor det foregår, men i høj grad også *hvorfor*. Mens man ombord på skibet konstant står under kommando og er købt til at udføre andres ordrer, så kan man i fritiden udfolde sig efter »eget forgodtbefindende«. Her har tilskyndelsen ikke form af pligt og tvang men af

lyst og trang, som lønindtægten kan være middel til at tilfredsstille.

Det bør her pointeres, at de objektive vilkår ikke i sig selv *skaber* et sådant mål-middel forhold imellem fritiden og arbejdet. I den selverhvervende og den karriereorienterede livsform skelnes der principielt slet ikke mellem arbejdstid og fritid. Her indgår dette at stille sig under kommando blot som et led i livsforløbet, der går ud på, at man selv engang får kommandoen. Derfor kontrasteres arbejdet, mens man befinder sig på de lavere rangtrin, ikke af en arbejdsfri tid, men af en anden *form* for arbejde, nemlig som selverhvervende eller kommanderende; at nå dette mål forudsætter bare, at man forinden har stået under kommando og der har opnået de nødvendige faglige færdigheder.

Nu rummede strukturen som bekendt ikke mulighed for, at enhver skibsdreng gjorde karriere og endte som kaptajn. Ser vi her bort fra de søfolk, der forlod erhvervet i en forholdsvis ung alder, er der principielt to muligheder: Enten må vi regne med, at der blandt de menige var uhyggeligt mange bærere af den selv-erhvervende og den karriereorienterede livsform, for hvem livet simpelthen mislykkedes, i og med at de aldrig nåede op i officerernes rækker. Mere sandsynligt er det dog, at vi skal have fat i en helt tredje type af praksis for at begribe størstedelen af disse meniges levevis, nemlig *lønarbejderlivsformen*, hvis fundamentale træk netop er den begrebsmæssige kontrast mellem arbejdet (som middel) og fritiden (som mål), der var et objektive vilkår for de underordnede besætningsmedlemmer.

Præges lønarbejdernes indstilling til arbejdet af, at det primært er et middel til at leve »det gode liv« i fritiden, vil deres interesser næsten uundgåeligt være i modstrid med arbejdsgiverens. Søfolkene betales dels med rede penge og dels med »naturalier« i form af kost og logi ombord. For dem drejer det sig derfor i givet fald om at presse kaptajnen for den højest mulige betaling, så udfoldelsesmu-

lighederne i fritiden øges, og for andre goder i form af bedre kost og boligforhold m.m., der kan mildne de strenge vilkår og bøde på afsavnene i arbejdstiden.

At hyrens størrelse var det afgørende for mange menige antydes bl.a. af, at kaptajnerne ofte havde vanskeligt ved at holde på besætningen, hvis der var mere at tjene på et andet skib eller i land. Kaptajn Krabb, der ellers af skibsdrengen Marcus Clausen får ord for at være usædvanlig god imod navnlig drengene ombord,<sup>63</sup> var således mange gange udsat for, at hans folk løb bort. Da han f.eks. i 1850 anløb San Francisco »deserterede mit samtlige mandskab på nær styrmanden. Arbejdslønnen her var nemlig meget høj, hvilket drev mange søfolk til at desertere, og der var næppe et skib i havnen, som beholdt sit mandskab«. Tænkte man ikke i karrierebaner, og sigtede man derfor heller ikke mod at opnå forfremmelse ved at udvise loyalitet, var det for mange betalingen, det kom an på, selvom vel også forholdene ombord i bredere forstand kunne spille ind.<sup>64</sup>

At der var et reelt modsætningsforhold fremgår også af, at man tidligt fandt det påkrævet at få lagt de gensidige forpligtelser mellem rederne/kaptajnen og de undergivne fast i juridisk formaliserede rammer. Der tænkes her på hyrekontrakterne, som under strafansvar bandt alle lige fra skibsdrengen til l.styrmanden til i et og alt at lyde kaptajnen og ikke desertere osv. Til gengæld skulle de betales med en nøje aftalt gage, ja kontrakterne kunne fastlægge detaljer helt ned til, hvor store rationer af kød, brød, smør m.m. hver enkelt besætningsmedlem havde krav på at få hver dag. I 1800-årenes kontrakter hedder det iøvrigt, at de undergivne forpligter sig til »overhovedet altid (at) opføre ... (sig) som det sømmer, eigner og anstår ærlige og efter videre forfremmelse stræbende søfolk« – en passus, der selvsagt havde været overflødig, hvis alle søfolk virkelig havde stræbt efter forfremmelse.

### *Søren Holm, en menig*

Forsøget på at livsformsanalysere de menige søfolk har hidtil fortrinsvis bygget på spredte udsagn og på de levevis-relevante vilkår, der kan udlæses af selve produktionsmåden. I ét tilfælde råder vi imidlertid over en kilde, der gør det muligt at trække en enkeltperson frem af de lokale meniges rækker og få en mere direkte indsigt i hans tanker og færden – desværre dog kun i et kort udsnit af livet.

Det drejer sig om den allerede nævnte Søren Holm (f. 1839), der stammede fra Genner i nærheden af Kalvøværftet, og som har efterladt en interessant dagbog.<sup>65</sup> Optegnelserne dækker året 1856, hvor han først tjente som bydreng hos agent Jørgen Bruhn i Åbenrå og på Kalvø og siden stod til søs ombord på det så tit omtalte barkskib Creole (II), der satte i fart samme år under kommando af den efterhånden velkendte kaptajn Eschel Krabb.

På dagbogens første blad skriver den 16-årige Søren: »Hermed begynder jeg altså det nye år i Åbenrå og håber at afslutte det på et skib, det være sig i Australien, i Amerika eller på det store ocean«. I løbet af de følgende måneder fuldendtes bygningen af Creole, som Bruhn var korresponderende reder for, og det var vel igennem ham, at Søren fik hyre der. »15. april. Idag var jeg i Åbenrå og blev mønstret. Herren (agent Bruhn) talte meget om mig, jeg fik også en daler mere i hyre end de andre drenge«. Senere på dagen var Søren hjemme at tage afsked med forældrene i Genner og fulgtes tilbage til Åbenrå af sine brødre; »vi mødte herren undervejs og jeg tog også afsked med ham og madammen og han lagde mig på hjerte ikke at løbe bort, hvad jeg også lovede ham. Så skulle han vel også sørge for mig når jeg kom hjem igen«.

Søren Holm indledte altså sin sømandstid med en aftale i ryggen om, at hvis han ville tjene Bruhn trofast, kunne han til gengæld påregne støtte i fremtiden; som en forsmag sørgede »herren« for, at Søren allerede fra starten fik en bedre betaling end sine jævnald-

rende på samme rangtrin. Man må regne med, at den slags uformelle »kontrakter« ikke var usædvanlige i åbenråflåden, hvor der jo i vid udstrækning anvendtes lokale folk.

I den første tid gik det da også udmærket. Optegnelserne vidner om, at Søren tydeligvis var interesseret i arbejdet ombord. Med flittig brug af maritime fagudtryk skriver han levende og engageret om alt det nye, han lærer, om vejret, sejlføringen, skibets hastighed og døgnrytmen ombord, ligesom størstedelen af den 16 mand store besætning omtales ved navn, rang og herkomst. Det bemærkes også med stolthed, da det efter 14 dage i søen lykkes ham at bjerge et sejl på egen hånd: »jeg og (matrosen) Johannes blev sendt efter røjlsejlene. Johannes kunne ikke komme op, og jeg måtte derfor alene gøre det fast for første gang«.

Allerede inden Søren stod ud på sit første togt, havde han dog også fået smag for en anden side af sømandslivet. Under frivagterne før afrejsen fra Bremerhaven forlystede han sig – ligesom i Hamborg på turen derned – med at gå »på komedie«, hvor han bl.a. så »Demimonden eller Pariserskikke. Det var et fint stykke«. Udflugter til den zoologiske have og andre seværdigheder blev det også til. Da afrejsen måtte udskydes en dags tid, var det derfor »just ikke til min beklagelse«.

Næppe var Creole stået ud fra Bremerhaven, før Søren stiftede bekendtskab med skibsdrengens ofte barske kår: »Jeg og Marcus (Clausen) fik idag for første gang tamp af 1.styrmanden, fordi vi endnu ikke (havde) fodret hønsene«.<sup>66</sup> Allerede ved Helgoland fulgte så søsygen: »det er et slemt onde, men vi måtte alligevel arbejde med«.

Rejsens første mål var Glasgow, og vel ankommet var Søren atter i land som turist. Han vendte dog hurtigt tilbage til skibet igen, »thi vi havde ikke en penny. Det var ærgerligt at gå og se på alle de mange gode og lækre sager uden at kunne få en bid deraf«. – Sørenes forlystelser og indkøb af diverse souvenirs

havde da forlængst gjort det af med den måneds gage, han havde fået i håndpenge før afrejsen fra Bremerhaven.

At ligge i havn betød iøvrigt ikke, at man havde fri fra arbejde. Man var forpligtet til at deltage i vedligeholdelsesarbejdet ombord og måtte som regel også tage sin tørn med ved losning og lastning, hvilket var mindre populært blandt mandskabet. Fra den 20. til 28. maj »lossede vi ballast, et slemt arbejde«, noterer Søren. Bedre blev det ikke, da der siden skulle lades kul: »om aftenen var vi sorte som negre ... det er et strengt arbejde«. <sup>67</sup>

Også dette fik dog omsider ende, og efter at have suppleret ladningen med bl.a. øl i tønder stak Creole atter til søs, nu med sydlig kurs, »og så begyndte vore regelmæssige vagter igen«. 56 dage senere passeredes ækvator, men »da ingen ville spille Neptun undgik vi de gængse eksperimenter (sømandsdåb), og jeg glædede mig ikke så lidt derover. Dog en smule skygge blandede sig også deri: vi fik ikke noget (spiritus) at drikke«. Undervejs noterer Søren, der til sin tilfredshed nu ofte står til rors, at Creole overhaler adskillige andre sejlere. Ligeledes bemærker han ved ankomsten til Valparaiso i Chile, at »Hindostan (ført af Jacob Bendixens søn, Bendix) var kommet og havde haft 105 dages rejse, vi derimod kun 93«. Turen rundt om Kap Horn havde imidlertid været hård for såvel skib som besætning og lod ikke Søren upåvirket. Optegnelserne er her af gode grunde vanskelige at tyde, men under den 31. august læser man bl.a.: »der er idag intet opbyggeligt ved søndagen; det sner og blæser, og skibet slingrer, så man ikke kan ... røre sig og varme de stivfrosne lemmer en smule, men hele tiden må holde sig fast«.

Opholdet i Valparaiso blev kortvarigt. To dage efter ankomsten lettede man igen anker, men forinden havde Søren dog nået at træffe et par jævnaldrende bekendte fra Åbenrå, som var forhyret med et chilensk skib, og forhøre sig om deres lønforhold.

Rejsens næste mål var San Francisco, som nåedes den 18. november efter yderligere 52 dage i søen. »Matros hyren er her den bedste. 23 – 25 dollar på de små kystfarere«, bemærker Søren. Inden afrejsen mod Calcutta den 30. samme måned deserterede da også tre besætningsmedlemmer fra Creole, hvilket foranledigede kaptajn Krabb til at love »os 100 daler, hvis vi ville blive, indtil skibet var hjemme«. I San Francisco lå også andre danske skibe i havnen, og efter at have besøgt en ven hjemmefra, der var forhyret med et alto-naskib, konstaterer den efterhånden lidt skeptiske Søren: »Der havde de et anderledes stort logi end vi«.

Turen over Stillehavet forløb stort set uden særlige hændelser, som fandt vej til Sørenes dagbog. Hovedparten af indførslerne er af typen »15. december. Vi styrer V.SV. og løber 8 – 9 mil«. Dog noterer han under den 20. december: »Vi er nu på 180 længde og må derfor bortkaste en dag. Denne gang har vi ingen lørdag« – Det sædvanlige var ellers, at det – uanset ugedagen – var en søndag, kaptajnen besluttede sig for at stryge, når datolinjen passeredes østover.

Søren Holms dagbog slutter som nævnt den 31. december 1856. Af kaptajn Krabbs erindringer ses, at Creole i løbet af de næste 18 måneder anløb Calcutta, Singapore, San Francisco igen, Mexico, Fallmouth, Le Havre og Liverpool. Derfra gik rejsen til Australien, hvor Søren sammen med flere andre rømmede i Adelaide. I et brev hjem til forældrene, dateret 6. juli 1858, skriver han kort forinden: »hvorfor jeg løber bort er at kaptajnen i Liverpool kund gav mig 8 daler i måneden ... Heller ikke kan jeg indse at det kan blive til noget at fare hjemmefra«. Istedet »tænker jeg at arbejde her i land«. <sup>68</sup>

Hvordan det siden gik Søren Holm har ikke kunnet fastslås. I folketællingen for Genner halvandet år senere angives han at være »til søs i Australien«, men i givet fald har det næppe været med et åbenråskib. »Der er kom-

men tidende, at der i Adelaide ere deserterede 8 mand fra kapt. Krabb. Min gamle kamerad Søren Holm tilligemed Friedrik Jensen fra Åbenrå ere også blandt de bortløbne«, skriver den forhenværende skibsdreng Marcus Clausen i dagbogen hjemme i Barsmark.<sup>69</sup> At Marcus må have været særligt interesseret, fordi hændelsen drejede sig om folk og et skib, han selv havde sejlet med, er givet; men hans og andre optegnelser vidner om, at sådanne nyheder hurtigt spredtes hjemme på egnen, og at desertører var noget man bed mærke i. Det har derfor næppe været let at få en ny hyre med et skib hjemmefra, hvis man på denne måde havde stemplet sig selv, og vendte man hjem, kunne man ifølge hyrekontrakten imødesee et erstatningskrav fra skibets ejere. Generelt synes de lokalt fødte menige da også at have været trofaste nok, og dette er velsagtens en del af baggrunden for, at rederne foretrak dem fremfor fremmede søfolk.

På dette punkt nær møder man dog hos Søren Holm den sammensatte holdning til arbejdet, som synes at være udbredt blandt de søfolk, der på livstid forblev menige: man var og blev underordnet og arbejdede som sådan for at tjene til livets ophold. I anden omgang kunne indstillingen til arbejdet – eller rettere: visse dele af arbejdet – så præges af en interesse og et engagement, der for den enkelte gjorde det meningsfuldt at være lønarbejder indenfor netop *søfarten*.

#### *Varianter af lønarbejderlivsformen*

Omend stoffet om de permanent menige er sparsomt, er der dog tegn på, at det i en videregående analyse ville være relevant at regne med, at de fordeler sig over flere forskellige varianter af lønarbejderlivsformen. Her skal blot skitseres to for at antyde, hvor vidt variationerne spænder.

Som den ene yderlighed træffes glimtvis søfolk, for hvem arbejdet var noget, man modvilligt lod sig kommandere til og kun udførte for at tjene penge til at slå sig virkelig løs med

druk, slagsmål, bordelbesøg og ballade i fritiden, hver gang man kom i havn, og som kaptajnerne anvendte hårde midler for at disciplinere.<sup>70</sup> Vi står her overfor det, man kunne kalde en *proletarisk* variant af lønarbejderlivsformen, hvor livet leves og tænkes som en serie af isolerede *cykler*: de lange, koncentrede arbejdsperioder er udelukkende et middel til orgieagtige udskjelser i den komprimerede fritid. Et halvt eller et helt års løn brændes af i løbet af nogle få dage eller uger, hvorpå man igen må tage en hyre, og en ny cyklus begynder.

En modsat yderliggående variant, der både udmærker sig ved en mere *langsigtet* tilrettelæggelse af tilværelsen og ved en vis *ansvarlighed* i arbejdet, spores også. Som eksempel kan nævnes den i Åbenrå fødte skibstømmermand Thomas Matzen, der var søn af en sømand, og hvis bror også sejlede.<sup>71</sup> Som yngre og ugift var Matzen i 1830'erne tømmermand på fregatten Maria, hvis fører, Hans Bruhn, bedømmer ham således: »Han var en meget dygtig tømmermand og sømand tillige, og han passede sit arbejde uden at skulle erindres derom«. <sup>72</sup> 20 år senere, ved folketællingen 1855, ses den nu 47-årige Matzen stadig at fare til søs som tømmermand – ligesom i 1840 og 1845 – og angives at være i Ostindien. Tillige er han nu ejer af et hus i Gildegade i Åbenrås skibstømrekvarter ved havnen, hvor hans kone og to døtre på 10 og 13 år samt hans svigermor på 74 bor og forsørgeres af ham. Da Hans Bruhn omkring midten af 1860'erne skrev sine erindringer, var Thomas Matzen gået i land og »lever her i Apenrade«, men endnu ved folketællingen 1860 var han som 53-årig »fraværende på reisen til Franzisko«.

At den menige sømand per definition stod under kommando udelukkede ikke, at han kunne være interesseret i sit fag og sætte en ære i at udføre arbejdet ordentligt. Dette kunne igen betyde, at han fik lov at arbejde mere på egen hånd og mindre efter ordre. Som skibstømmermand havde man en speciel

håndværksmæssig ekspertise og dermed ofte bedre muligheder for at tilrettelægge og udføre opgaverne efter sit eget hoved, end de andre underordnede besætningsmedlemmer havde.

Dette var iøvrigt ikke det eneste privilegium, en tømmermand kunne have ombord. Skibsbygmester Niels Jacobsen fortæller fra sine yngre dage som sømand, at han engang, da han skulle hjem fra New York, tog hyre som almindelig matros på en preussisk brig for at spare rejseomkostningerne. »Efter at have fare ret med de ... store skibe som tømmermand, i hvilken stilling jeg aldrig behøvede at komme på dækket om natten, eller hjælpe med skibenes manøvrering, var det ikke så behageligt for mig at spille matros på dette lille skib«. <sup>73</sup>

Også i henseende til boligforholdene og dermed chancen for dog at have en smule privatliv ombord kunne tømmermanden nyde visse fortrin; i hvert fald er der eksempler på, at han havde sit eget kammer, <sup>74</sup> mens de andre underordnede jo logerede i et fælles lukaf, hvor kun køjen var ens private domæne.

Endelig hørte tømmermanden i reglen til de bedst betalte blandt mandskabet. På fregatskibet Himalaya i 1857 overgås 1.tømmermand Peter Jertrums 32 rbd. om måneden kun af 1.styrmandens 39 rbd. Dernæst følger 2.styrmanden med 26 rbd. og bådsmanden samt kokken med en smule mindre, mens 2.tømmermanden og matroserne ligger på 18 – små 23 rbd. I bunden finder man letmatroser, jungmænd og drenge med 6 – 16 rbd. om måneden. <sup>75</sup> Den højere gage gav selvfølgelig mulighed for et øget forbrug, når man lå i havn eller var hjemme, men den kunne også spares op. Var man afholdende og nøjsom, og havde man omtanke og held til at undgå havnebyernes »hajer«, der bl.a. i skikkelse af logiværter levede af at plukke afmønstrede langfartssømænd, kunne man ad åre samle en hel del på kistebunden, der senere kunne danne grundlag for en etablering som selvstændig. Dette gjaldt f.eks. Jacobsen, der »kun« rådede over 3.200 rbd. – svarende til ni års gage – samt

tilsagn om kredit og forskud, da han nedsatte sig som skibsbygmester i 1850'erne. <sup>76</sup> Hvis egen virksomhed ikke var målet for ens stræben, kunne man for sine sparepenge istedet købe eget hus i Åbenrå. Dermed var familien derhjemme sikret en bolig, også hvis man selv skulle falde bort som forsørger, ligesom ens egen alderdom, hvis man overlevede og som Thomas Matzen gik i land som ældre, derved i nogen grad var sikret. – I en sådan praksis leves og tænkes livet altså snarere lineært end cyklisk.

Kort sagt ser det ud til, at der blandt de permanent menige søfolk findes forskellige varianter af lønarbejderlivsformen, som kan adskille sig radikalt mht. livsperspektiv, graden af engagement i arbejdet og indholdet af fritiden.

## Sammenfatning af arbejdsiden

Skønt undersøgelsen af arbejdskraften i åbenråflåden kun har omfattet de lokalt rekrutterede søfolk, er det alligevel et særdeles komplekst billede, der aftegner sig.

Den centrale figur i 1800-tallets store enheder var den korresponderende reder, hvis dispositioner og engagement i søfarten dybest set må forstås som struktureret af de ideologiske træk, der kendes fra den *selverhvervende* livsform. Ofte var det på hans initiativ, at produktionsenhederne dannedes, og under alle omstændigheder var hans personlige netværk gerne afgørende for tilvejebringelsen af den nødvendige »kapital«. Da fremskaffelsen af ladninger desuden i stigende omfang hvilede på ham, var han ikke blot en central figur ved selve etableringen; hans ekspertise og personlige forbindelser til markederne var afgørende for, om skibene overhovedet fik noget at sejle med.

»Siddende« på land og trækkende i trådene for flere skibe, der uafhængigt af hinanden for verden rundt, var rederen naturligvis afskåret fra i egen person at lede den daglige drift

ombord. Derfor var det afgørende vigtigt at få ansat eller allieret sig med dygtige og pålidelige kaptajner, der kunne og ville repræsentere ejernes interesser i det daglige. Disse rekrutteredes fra mindst to forskellige livsformer, nemlig den *selverhvervende* og den *karriereorienterede*. Fælles for de to typer af kaptajner, vi rent faktisk støder på, er, at de almindeligvis vil kunne tjene som gode midler for rederen. Pointen er imidlertid, at de så at sige vil gøre det med hver deres *livsformsspecifikke* begrundelse.

For den *selverhvervende*, der foreløbig kun har opnået ansættelse som skibsfører, tjener denne post jo som et led i uddannelsen, men arbejdets mening hidrører desuden fra, at det i form af en indtægtskilde er et middel til senere at kunne etablere eget rederi. Jo bedre han leder driften, desto flere og højere betalte fragter vil rederen kunne skaffe netop »hans« skib, hvorved dets omsætning øges. Da kaptajnen som bekendt får provision af omsætningen, kan han altså ved at yde sit bedste forøge sin egen indtjening og derved fremskynde etableringen som selvstændig. Ejer en sådan kaptajn tillige part i skibet – og det gør han jo i karrierens næste fase – får han tillige del i et eventuelt overskud, men skal omvendt også være med til at bære et eventuelt underskud. Vil han fremskynde dagen, hvor han kan gå i land, kræver det ligesom for den ansatte kaptajn en energisk indsats, men for den medejende er der dog ingen fordel ved at øge omsætningen, hvis dette medfører en uforholdsmæssig forøgelse af risikoen og omkostningerne.

Var kaptajnen tilmed nært beslægtet med rederen – også dette var ofte tilfældet – er der på den ene side eksempler på, at kravene til hans duelighed kunne slækkes. På den anden side kan man netop hos sådanne kaptajner vente at finde et ekstraordinært engagement, idet de ved at udvise produktionsolidaritet ikke alene på kort sigt forøgede deres personlige indtjening, men også som skibsførere forvaltede en del af deres egen fremtidige arv.

For den *karriereorienterede* kaptajn stiller sagen sig anderledes. Efter at være klatret hele vejen op af rangstigen fra skibsdreng til kaptajn stræber han mod større og mere prestigegivende skibe, hvor udfoldelsesmulighederne er endnu rigere. Også for ham kan den personlige indtægt spille en vis rolle, navnlig i de første år, hvor han kan være nødt til selv at skyde penge i skibene, han ønsker at føre. Men har han først slået sit navn fast som en fremragende kaptajn, kan han blive så efterspurgt, at det ikke længere er nødvendigt at medfinansiere skibene for at avancere. Her borger de allerede udviste resultater for hans loyalitet og overlegne ekspertise.

Om forholdet imellem rederen og disse to kaptajnstyper kan man sige, at skønt det ikke er blottet for konfliktmuligheder, så er der dog grundlag for en *symbiose*, idet begge parter kan tjene som hinandens midler i en noget nær *symmetrisk* relation. Hver især er man leveringsdygtig i noget, den anden har brug for. Denne gensidighed betinges i det ene tilfælde af, at man er bærer af hver sin livsform, mens man i det andet tilfælde »deler« livsform, men blot befinder sig i hver sin fase af livsforløbet og derfor har situationelt forskellige behov.

Ligesom den korresponderende reder i mange tilfælde udvalgte de kaptajner, han havde brug for, må han også i nogen udstrækning have været den, der udpegede *de underordnede*. Dels fordi han på den måde kunne pleje sine egne og sine slægtninges interesser, og dels fordi kaptajnerne meget sjældent havde lejlighed til selv at komme hjem og vurdere udbudet af lokale søfolk, der jo var de foretrukne på skibene.

Fraregnes de menige, der med tiden endte som kaptajner, og som dermed ér indfanget ovenfor, står vi tilbage med størsteparten af egnens søfolk, som altså ikke nåede til tops i hierarkiet. Også disse rekrutteredes fra flere forskellige livsformer.

For det første må vi nok regne med en del, der af den ene eller anden grund stilede mod

toppen, men for hvem karrieren slog fejl, og som fortsatte livet igennem på et lavere rangtrin. Man kunne således tænke sig en »beskeden« udgave af den karriereorienterede livsform, hvor man affinder sig med en stilling som styrmand, eventuelt på stadigt større skibe.

Med sikkerhed kan det fastslås, at dette at stå til søs for en anden del blot var et fælles indslag i nogle iøvrigt sammensatte livsforløb, der siden kunne tage vidt forskellige retninger. Nogle fortsatte som *lønarbejdere* på landjorden, mens andre nedsatte sig som *selvstændige*; i begge disse kategorier finder man en del, der hermed helt mistede den erhvervs-mæssige tilknytning til søfarten, såvel som nogle, der opretholdt forbindelsen.

Endelig var der de *lønarbejdere*, der sejlede så langt op i årene, som helbredet nu tillod – hvilket i de fleste tilfælde vil sige maksimalt til 50-årsalderen. Her så det som omtalt ud til, at vi står overfor flere *varianter*. Disse spænder lige fra en proletarisk variant, hvor det slidsomme og måske forhadte arbejde kun har mening som middel til et koncentreret og løssluppet forbrug i fritiden, mens vi i den anden ende møder en variant, der kendetegnes ved en vis interesse for faget, som derfor ikke i samme grad står i kontrast til fritiden, omend denne i sidste ende også her er målet.

Må relationen mellem disse underordnede og deres foresatte betegnes som *asymmetrisk* i både økonomisk og magtmæssig henseende, så er der dog ikke desto mindre tale om en *gensidig afhængighed*, idet man også her fungerer som hinandens midler.

## Investerings-siden

Fælles for 1700-årenes kaptajnscentrerede enheder og 1800-årenes redercentrerede er, at man nødvendigvis måtte indkøbe supplerende arbejdskraft, og at man også ofte støttede sig på supplerende, indhentet »kapital«.

Skal en virksomhed ikke blot bære sig selv økonomisk men tillige afkaste en profit, kræver det, at den kan levere en vare, hvis produktionspris er mindre end prisen, den kan sælges for på markedet. Ved at følge med i teknologikapløbet og ved at deltage i frontlinjen mht. at udnytte nye markeder har åbenråshederne vel som regel været konkurrencedygtige nok til at få del i den samfundsmæssige merværdi.

Muligvis pga. det ringere kildegrundlag ligger det tungt med at finde andet end antydninger af, at der i 1700-tallet var investeret egentlig kapital i åbenråskibene. For 1800-årenes sejskibsperiode må det derimod betragtes som fastslået, at vi blandt de investerede midler finder to typer, der henholdsvis stillede og burde stille krav om en vis forrentning.

For det første synes i hvert fald en del af de *udenlandske* investorer primært at have været gevinstsøgende, og det samme gælder sandsynligvis for visse hjemlige kapitalister. Når man ser bort fra enkelte afmatninger, så har åbenråskibene gennem det meste af glansperioden fra 1820 til ind i 1870'erne været et oplagt investeringsobjekt for denne type investorer. Omvendt var adgangen til en sådan kapital antagelig en væsentlig forudsætning for flådens hurtige genopbygning efter kollapsen i forbindelse med krigen 1807-14 og vel også i nogen udstrækning for den ekspansion, der kendetegner de følgende 60 år. Under de kriser, der trods alt indtraf i dette tidsrum, flød denne kapital måske ikke ligefrem bort, men dens ejere engagerede sig øjensynlig ikke gerne yderligere.

For det andet måtte den indskudte *lånekapital* – som i begyndelsen muligvis stammede fra udlandet – strengt taget forudsætte et afkast, der mindst kunne dække de årligt påløbende renter på 3 – 4%. Denne rentebærende lånekapital »opførte« sig imidlertid radikalt anderledes end den egentlige kapital, hvilket kun kan forstås på baggrund af, at det var den korresponderende reder og eventuelt skibets



kaptajn, der greb til den slags midler. Lånekapitalen gjorde det nemlig for det første muligt at starte nye enheder, selvom konjunkturerne var for ringe til, at andre ville investere. Og ved at indskyde lånekapital, som man selv hæftede for, istedet for at sælge flere parter i skibet, undgik man for det andet at give den til besiddelsen knyttede »stemmeret« fra sig. Ligesom den egentlige kapital var brugen af lånekapitalen altså konjunkturbestemt, men ofte med modsat fortegn: den var primært et middel, som kaptajner og redere benyttede, når de sædvanlige finansieringskanaler svigtede.

Hverken den egentlige kapital eller den lånte lader dog til at have indtaget nogen dominerende stilling i det samlede billede af finansieringen. Indskød den korresponderende reder ikke selv hele »kapitalen« i et skib, hvilket han faktisk i nogle tilfælde gjorde, så bidrog for det første skibets *kaptajn* ofte med en betydelig andel; dette gælder iøvrigt både før og efter dampens indførelse i åbenråflåden.

Umiddelbart kunne man vente, at der med de penge, som en *karriereorienteret* kaptajn vil skyde i et skib for at blive dets fører, må følge et krav om en vis forrentning. Sagen er jo den, at det næste avancement kan stå og falde med, om han enten selv kan deltage i finansieringen af et større eller bedre skib, eller at han beviser, at han er istand til at drive skibet så fordelagtigt, at andre vil »head-hunte« ham. Og dog. For en sådan kaptajn, for hvem det drejer sig om at udfolde og udvikle sin ekspertise – ikke hvor som helst, men på søen – må i en krisetid være bedre tjent med at sejle på de økonomiske pumper, fremfor at sælge sin part og sætte sig med hænderne i skødet derhjemme, om ikke andet så fordi det er den eneste måde, hvorpå han kan holde sit omdømme vedlige og sin ekspertise á jour, indtil bedre tider byder på nye avancementer.

Den *selverhvervende* kaptajn vil gøre det samme, blot med en anden begrundelse. For

ham er det ærgerligt, hvis overskuddet udebliver, fordi tidspunktet, hvor han kan gå i land og starte eget rederi eller reinvestere i et nyt skib, derved må udskydes. På den anden side vil han i en krisetid næppe kunne sælge sin skibspart uden samtidig at måtte fratræde førerposten, og dermed ryger også kaptajnsagen og kaplaken, og han vil så være nødsaget til at tære på sin opsparing, hvorved målet skydes endnu længere ud i fremtiden. Desuden er det jo netop som aktiv skibsfører, at han har mulighed for at gøre de erfaringer og opbygge de forbindelser til markederne, han senere har brug for som reder i land.

Hvad enten kaptajnerne var bærere af den ene eller den anden livsform, så må deres investeringer altså i lighed med den korresponderende reders formodes at have været overordentlig *konjunkturresistente*.

I sejskibstiden og navnlig i 1800-årene hentede rederen for det andet finansiel støtte hos de efterhånden talrige lokale håndværksmestre og handlende, hvis daglige udkomme mere eller mindre var lagt an på, at byens flåde var under konstant vækst og fornyelse, og på dens løbende forbrug af proviant og anden udrustning. At disse *parthavende underleverandører* profiterede på søfarten i de gode tider er givet. En væsentlig del af disse gevinster blev imidlertid geninvesteret i nye skibe, når tiderne var mindre gunstige. Generelt må også denne »kapital« anses for konjunkturresistent af den simple grund, at grundlaget for ens eksistens som selvstændig håndværker eller handlende jo ville smuldre, hvis man trak sine penge ud af skibsfarten eller undlod at investere i nye skibe, når der var krise. Her er altså tale om, at selverhvervende fra forskellige brancher fungerer som midler for den selverhvervende reder, hvis virksomhed omvendt er med til at sikre disse erhvervs(drivendes) fortsatte beståen. At man således fungerer som hinandens midler udelukker dog ikke, at der kan opstå interessemodsatninger og konflik-

ter parterne imellem, hvilket senere vil fremgå.

I sejskibsperioden finder vi som investorer endelig en del selvstændige uden direkte erhvervmæssig tilknytning til skibsfarten (f.eks. løjtgårdmænd), enker og andre arvinger, enkelte lokale embedsmænd samt adskillige gamle kaptajner, der ikke ses at have virket som korresponderende redere. Det må anses for sandsynligt, at nogle af disse lokale folk primært så søfarten som et middel til en forrentning af deres sparepenge, ja de, der ingen andre indkomstkilder havde, har været helt afhængige af, om deres skibsparter gav overskud eller ej. Ligesom med parthaverne fra de søfartsafledte erhverv kan man imidlertid konstatere et stort antal tilfælde af *slægtskab* imellem repræsentanter fra denne blandede kategori og rederne samt kaptajnerne, så spørgsmålet om afkast og forrentning har næppe heller her altid været altafgørende. Eftersom det ikke er tilfældige men ganske *bestemte* skibe, disse mennesker tager parter i, må det vel ses som udtryk for, at slægtskab også ifølge déres begreber var ensbetydende med gensidig hjælp og støtte. Man kan derfor med rimelighed antage, at også den »kapital«, som sådanne slægtninge indskød, har været relativt upåvirket af konjunktursvingninger, medmindre de selv var hårdt økonomisk trængt.

Alt i alt må det betragtes som givet, at størstedelen af pengemidlerne bag *sejskibstidens* åbenråflåde kendetegnes ved en forholdsvis stærk konjunkturresistens, idet ejerne enten selv var direkte eller indirekte arbejdsmæssigt involverede, var afhængige af denne flåde eller havde slægtninge, der var det.

En vis konjunkturresistens kan iøvrigt også have præget en del af de *udenlandsk* ejede pengemidler. Skibene havde et særdeles godt omdømme internationalt, hvorfor fremmede handelshuse og skibsmæglere kunne styrke deres egen virksomhed ved – gennem

skibsparter – at knytte faste forbindelser til de åbenråske enheder. Omvendt skal de lokale rederes alliancer med sådanne investorer måske i nogle tilfælde snarere ses som et middel til at sikre sig gode forbindelser på fragt- og varemarkederne end som udtryk for egentlige finansieringsvanskeligheder.

En hel del af disse træk går igen i finansieringsmønsteret bag *dampskibstidens* åbenråflåde. Dog måtte man i udstrakt grad også trække på nye forbindelser.

Når Michael Jebsen i begyndelsen havde svært ved at afsætte sine dampskibsparter på åbenråregnen, så beroede det næppe på et manglende finansieringspotentiale i det traditionelle lokale investormiljø som *helhed* betragtet. Hver for sig repræsenterede sejskibene nemlig en formue, der kunne nærme sig prisen på en nybygget damper.<sup>77</sup> Snarere bunder det i, at det for mange må have været en absurd tanke at skulle sætte penge i Jebsens parter.

Da Jebsen-skibene jo ikke byggedes eller udrustedes i Åbenrå og altså heller ikke gav arbejde til de lokale håndværksmestre, der hermed tværtimod blev truet »på livet«, måtte det forekomme selvdestruktivt for netop dem at investere i disse jern- og ståldampere. Heller ikke blandt egnens aktive kaptajner var der større stemning for den efter deres mening »nedværdigende ombytning«, der lå i at skifte sejskibet ud med en damper.<sup>78</sup> Ligeså skeptisk måtte den selverhvervende sejskibsreder se på forslaget om at anbringe penge i de dampere, der lå og konkurrerede med hans egne skibe. Nok kunne man forvente en glimrende forrentning, men økonomisk gevinst var ikke *i sig selv* målet for disse redere. Det afgørende for dem var den med selvstændigheden følgende dispositionsret. Jebsen havde imidlertid nøjagtig den samme indstilling, og det kunne derfor ikke forventes, at han ville lade andre blande sig i ledelsen. Endelig havde man ikke meget tilovers for jernskibe, hvad enten de så blev drevet frem ved sejl eller

damp. Jepsen forsøgte gentagne gange at overtale Raben og bygmester Paulsen til at gå sammen og etablere et jernskibsværft istedet for træskibsværfterne. Det afvistes imidlertid som »vanvid«, og Jepsen beklager sig over, at disse og andre af byens »større kapitalister ... altid vil være eneherkere«;<sup>79</sup> at Jepsen selv havde en rem af huden, ser han her bort fra.

Dette er baggrunden for, at det i hvert fald ikke i løbet af de første fem år efter starten i 1878 lykkedes at afsætte mere en tredjedel af dampparterne lokalt. At Jepsen udstykkede skibene i ganske små andele betød ganske vist, at han hermed kunne appellere til småsparere, der kunne lokkes af udsigterne til en god forrentning. Men selvom »mange åbenråerne anbragte deres spareskillinger i (Jepsen-) skibsparter«,<sup>80</sup> så var den langt overvejende del af disse småinvestorer dog ikke-lokale.

Bortset herfra supplerede Jepsen imidlertid sine egne indskud med »kapital« fra præcis det samme traditionelle, brede spektrum af investorer som sejskibsrederne: hans egne slægtninge, rederiets kaptajner og deres slægtninge (herunder talrige forhenværende kaptajner), venner, bekendte og forretningsforbindelser i ind- og udland og endelig ikke mindst ejerne af værftet i Kiel, familien Howaldt, der leverede de fleste af skibene.

Næsten alle disse træk genfinder man også bag byens næste dampskibsrederi, Hansen og Closters, dog med en lidt anderledes fordeling. Dels er hovedpersonernes indskud gennemgående mindre end Jepsens, og dels lykkedes det gennem en yderligere opsplitning af skibene i massevis af parter at lokke betydeligt flere lokale småsparere ud af busken, herunder også ganske jævne folk. Stadig måtte dog den største del af midlerne skaffes fra ikke-lokale investorer; bortset fra en lang række skibsmæglere og -handlere i diverse nord-europæiske havnebyer, der sammen med en enkelt seilmager synes at være de eneste egentlige leverandører, var der dog her især tale om småsparere fra det nordslesvigske område.

## Modsætninger og konflikter

I det foregående er der lagt vægt på de *symbiotiske* relationer mellem de forskellige grupperinger i og bag den åbenråske søfart. Man kan derfor få det indtryk, at det kun var mellem de menige og kaptajnerne/rederne, at der kunne være tale om interesse modsætninger og konflikter. Også blandt de forskellige kategorier af besiddende var der dog grundlag for sådanne.

Her kan man for det første pege på, at de enkelte erhvervsdrivende indenfor såvel søfarten som de afledte erhverv hver især skulle overleve i *konkurrence* med bl.a. lokale kolleger, der udbød de samme varer på markedet. Overordnet betragtet opererede skibene jo gerne på fælles markeder, hvorfor de i princippet også måtte konkurrere om de samme ladinger. Dette ses ganske vist ikke at have udmøntet sig i egentlige konflikter mellem rederne derhjemme, men der kan dog i brydningstiden mellem sejl og damp spores en vis jalousi overfor den slægt, der »på andres bekostning« var på vej opad, mens det gik tilbage for en selv.<sup>81</sup>

Mere håndgribelig og kontant var konkurrencen dog mellem byens skibsbygmestre indbyrdes og mellem værfternes mange underleverandører, der opererede på et mere snævert marked, og hvis interesser derfor lettere tørnede sammen. Indenfor en sådan lokal sammenhæng kunne det gamle ord om »den enes død, den andens brød« let blive en realitet.

Af en mere sammensat karakter var de relationer, der på kryds og tværs knyttede de erhvervsdrivende fra *forskellige* erhverv sammen i et indviklet netværk. Ganske vist måtte værftsejerne på deres side søge at opnå den bedst mulige betaling for nybygningerne, mens redernes interesse omvendt lå i at presse priserne nedad, ligesom skibsbygmestrene måtte gøre, når det gjaldt leverancer fra seilmagerne, rebslaggerne, smedene osv. Og var der i en periode overskud af nybygninger på

det lokale marked, kunne rederne da også holde bygmestrene på pinebænken ved at vente med at købe, til priserne faldt, mens sidstnævnte som modtræk kunne forsøge at afsætte til andre søfartscentre.<sup>82</sup> Ingen af parterne kunne dog have fordel af, at den anden blev presset så hårdt, at han måtte nedlægge sin virksomhed, da man jo – på godt og ondt – også var hinandens *midler*.

Det er ikke mindst på denne baggrund, at man skal forstå reaktionerne, når en af parterne forsøgte at bryde ud af sin plads i den lokale struktur, som f.eks. da agent Bruhn omkring 1850 anlagde eget værft med smedje på Kalvø. Trods magistratens og deputeretkollegiets forsøg på, via sagsanlæg og talrige henvendelser til centraladministrationen, at få sat

en stopper for dette anslag mod det lokale næringsliv, lykkedes det dog ikke at forhindre, at Bruhn i efteråret 1851 fik koncession til at genoptage det afbrudte arbejde på værftet.<sup>83</sup>

Også indenfor den enkelte *enhed* kunne der opstå tvistigheder, som i værste fald førte til brud imellem nogle af parterne. Ifølge den mundtlige familieoverlevering skal det således have været pga. uenighed om, hvilke forretningsmæssige principper rederiet skulle drives efter, at den mere gevinstsøgende skibsreder Hansen ved noget, der beskrives som et tilrettelagt kup, fik stemt kompagnonen Closter ud af ledelsen i 1910.<sup>84</sup>

Som sidestykke til disse konkurrence- og modsætningsforhold indenfor og mellem de forskellige grene af åbenråflådens økonomi-



Skibsreder Jep Closter (1860-1946) omgivet af sin familie. Billedet er taget omkring 1912, altså et par år efter at Closter måtte slippe tøjlerne i det dampskibsrederi, han selv var medstifter af en halv snes år tidligere. Som de fleste andre korresponderende redere på åbenråregnen havde Closter selv sejlet som kaptajn i en årrække, før han i 40-årsalderen nedsatte sig som skibsreder. Sønnen Jens (1894-1977), der ses til venstre i billedet, valgte også at stå til søs og sejlede bl.a. i 1920'erne og -30'erne som medejende kaptajn for åbenrårederierne Ahrenkiel og Clausen samt Cleemann. Efter krigen fortsatte Jens Closter som skibsfører i et schweizisk rederi, indtil han i 1964 lagde op som 70-årig – »og så græd han, til han var 75«, fortæller datteren, »for han var altså virkelig glad for søfarten«.

ske og erhvervsmæssige bagland skal endelig nævnes de personlige eller *indre* konflikter, den enkelte lejlighedsvist kunne opleve.

Et godt eksempel er løjtingen Jes Peter Boysen (1806-91), der gennem en lang årrække var en af agent Bruhns faste kaptajner. Efter anmodning fra broderen, Eschel (1816-1900), der ligeledes var kaptajn, beder Boysen i et brev dateret Liverpool den 5. november 1854 sin reder om at få udbetalt et betydeligt tilgodehavende, 4.000 £, han havde stående; broderen har antagelig manglet penge til køb af en større skibspart.<sup>85</sup> Ordlyden af Jørgen Bruhns svar kendes ikke, men af kaptajn Boysens videre korrespondance kan man forstå, at tonen var hvas, og at Bruhn fandt det fremsatte ønske »så meget ubeleiligt«. Ligeledes fremgår det, at Boysen fandt sin situation meget ubehagelig. Som han kort efter skriver hjem, tror han nemlig på den ene side, at »agent Bruhn som en oprigtig og forstandig mand ... vist nok (ville) billige deri, at det ikke er meere endsom pligt og ret at en broder hjælper den anden«; ligeledes ville »ieg til enhver tiid handle selvstændigt ædelt og oprigtigt imod enhver, og således også imod dig min elskte broder«. Men på den anden side »at bruge magtsprog imod den mand, som hidindtil stedse, såvel i ulykkens som i lykkens dage stedse have lønnet mig og behandlet mig til min fuldkomne tilfredshed, dette kunne ieg ikke gjøre«.

Det kan tilføjes, at det i dette tilfælde lykkedes Boysen at klare en form for frisag, idet han salomonisk gav tilsagn om den ønskede støtte på den betingelse, at broderen selv kunne forhandle sig til rette på en måde, så summen »kunne erholdes udbetaldt af agent Bruhn uden vrede, men ... ieg selv skriver altså ikke oftere til agent Bruhn i den anledning«.<sup>86</sup> – Eksemplet illustrerer imidlertid, at loyalitetskonflikter ikke har været et ukendt fænomen i datidens lokale maritime miljø.

## DEN SAMMENSATTE PRODUKTIONSMÅDE OG DE SAMEKSISTERENDE LIVSFORMER

I 1800-årenes åbenråflåde møder man en produktionsmådevariant, der rummer flere af de træk, der kendes fra den kapitalistiske virksomhed. Når den alligevel ikke kan betegnes som kapitalistisk i egentlig forstand, skyldes det, at man må have fat i begreberne om den enkle vareproduktionsmåde og den selverhvervende livsform for at kunne specificere, gennemlyse og forstå den mere tilbundsående.

Ligesom der ikke kan skelnes begrebslogisk mellem kaptajnen som producent og som (med)ejer i 1700-tallets relativt små enheder, kan der heller ikke sondres mellem korrespondancerederen som producent og (med)ejer i 1800-tallets store, centralt dirigerede enheder. I begge tilfælde er hans penge kun tilstede i den pågældende enhed i kraft af, at han også selv er tilstede som »arbejdskraft«. Og omvendt.

I denne særegne udgave af den enkle vareproduktion besidder man som producent og disponent ikke selv de nødvendige komponenter i fuldt omfang. Der er tale om en udvidet variant, hvor der dels må tilføres ekstra arbejdskraft, og hvor rederens personlige driftsmidler også i mange tilfælde suppleres med indhentet »kapital«.

At den ekstra arbejdskraft *købes* betyder, at den under visse forudsætninger kan pumpes for et merprodukt, men det er ikke det, der er formålet, når en enkel vareproducent ansætter lønnede medarbejdere. De ansatte er i første omgang blot at betragte som en meromkostning, der kan være nødvendig, fordi man for at overleve i konkurrencen kan være nødt til at anskaffe et større skib eller flere.

På samme måde kan anskaffelsen af det større skib forudsætte, at man også må indhente ekstra pengemidler. Kan man så med dette

holde sin produktionspris under markedsprisen og dermed sikre sig andel i den samfundsmæssige merværdi, er der grundlag for – om nødvendigt – at anvende profitsøgende eller rentebærende kapital til finansiering.

Ser vi på, hvilke livsformer denne udvidede og sammensatte form for enkel vareproduktion skaber plads for, får man et tilsvarende komplekst billede.

På *arbejdssiden* er der for det første den selverhvervende skibsreder, der personligt står for de overordnede dispositioner. Disse knytter sig dels til den fase, hvor enhederne er under etablering, og dels til de løbende opgaver med at sørge for besætninger og ladninger til skibene.

For det andet er der de selverhvervende og karriereorienterede kaptajner, der administrerer den daglige drift og eventuelt bistår med at skaffe ladninger og besætninger.

Det øvrige mandskab, der overvejende udfører det fysiske arbejde ombord, rekrutteres ligeledes fra flere forskellige livsformer.

Således finder man for det tredje de selverhvervende, der som forholdsvis unge forlader søfarten for istedet at drive selvstændig virksomhed i land, enten i beslægtede erhverv eller indenfor helt andre fag.

For det fjerde støder man på forskellige varianter af lønarbejderlivsformen; det drejer sig dels om folk, som blot sejler i deres yngre år og siden fortsætter som lønarbejdere på landjorden resten af livet, og dels om de permanente sejlende, menige søfolk, som igen fordeler sig over flere radikalt forskellige varianter af denne livsform.

Endelig må man nok regne med en del søfolk, der af den ene eller anden livsforms-specifikke grund stiler mod toppen af hierarkiet, men for hvem karrieren slår mere eller mindre fejl; én udvej for disse var at forlade erhvervet, mens en anden har været at affinde sig med en livsstilling som f.eks. styrmand.

På *investeringssiden* finder man for det første den selverhvervende reders egne drifts-

midler. I nogle tilfælde udgør disse hele »kapitalen« bag en enhed, men oftest suppleres de dog af en eller flere former for indhentede midler. Størstedelen af disse må ligesom rederens egne driftsmidler tilskrives en udstrakt konjunkturrestans – også selvom der hyppigt er tale om lånt og dermed rentebærende kapital. Indskyderne er nemlig folk, hvis daglige arbejde og udkomme knytter sig direkte eller indirekte til netop det eller de skibe, som de er parthavere i, hvad enten det nu drejer sig om selverhvervende eller karriereorienterede kaptajner eller selverhvervende leverandører til byens skibsfart.<sup>87</sup>

Dermed adskiller disse driftsmidler sig afgørende fra den egentlige kapital, der alene investeres i skibsfarten med profit for øje. I sejskibstiden er der vel investorer, der på denne måde spekulerer i større målestok, og som kan være bærere af en egentlig borgerlig livsform. Det samme gælder for dampskibstiden, hvor der opstår et finansielt tomrum, da de lokale håndværksmestre glider ud. Dette hul dækkes kun delvist igen af nye, ikke-lokale leverandører; resten af parterne må afsættes til et stort antal småsparere, der sandsynligvis lokkes af udsigten til en høj forrentning, men som dog næppe skal leve af den alene.

For fuldstændighedens skyld skal det påpeges, at man i 1800-tallets åbenråflåde møder denne udvidede enkle vareproduktionsmåde i mere og mindre udfoldede udgaver, og at man desuden genfinder både den kaptajnscentrerede variant, der var dominerende ved 1700-tallets begyndelse – ikke alle skibe disponeres nemlig af en reder i land – samt helt små enheder, der har karakter af en mere ren enkel vareproduktion. Forekomsten af disse variationer betyder, at udviklingen under ét må betegnes som *flerstrenget*. Dog er det den udvidede variant med korrespondancerederen, der er relevant for gennemlysningen af det karriere-mønster, som er undersøgelsens primære genstand; derfor er det også denne, der navnlig er udforsket i det foregående.

Der er ingen tvivl om, at en sådan nærmest forvokset enkel vareproduktion i visse konjunkturer kan »slå om« i en decideret kapitalistisk produktionsmåde. Hvis nemlig den selverhvervende i kampen for at holde virksomheden gående nødsages til at indhente for megen egentlig kapital, kan han tvinges til at disponere ud fra rene profitoptimeringskalkuler, eller majoriteten af ejerne kan simpelthen udskifte ham med en ansat ekspert, der er indstillet på at imødekomme deres krav om en bestemt forrentning af kapitalen. Åbenrås to dampskibsrederier synes at have været meget tæt på at udsætte sig for denne risiko. »Paladsrevolutionen«, der førte til skibsreder Closters afsættelse omkring 1910, antyder, at det ene i hvert fald midlertidigt mistede balancen.<sup>88</sup>

At drive ekspansionen så vidt, som flere af åbenrårederne gjorde, men uden at havne i denne situation, forudsætter ikke alene, at man som selverhvervende personligt råder over betydelige driftsmidler og stadigt udbygger disse i takt med udviklingen; det kræver også, at man har mulighed for at alliere sig med en »kapital«, der ikke nødvendigvis må kræve et (bestemt) afkast. At denne udvej både stiller krav til den selverhvervendes egen formåen og til hans bagland i meget bred forstand, vil blandt meget andet fremgå af det næste kapitel, der sætter redernes karrieremønster og livsform under lup.

## KAPITEL 5

# Søen, slægten og hjemstavn

Med baggrund i analysen af åbenråsfarten som økonomisk-arbejdsmæssig ramme er resten af bogen helliget en strukturel analyse af den *levevis*, som rederkarrieren var en del af. Mere præcist drejer det sig om – med livsformsbegrebet som hjælpemiddel – at få bestemt, hvilken plads karrieren indtager i levevisen.

Som omtalt i kapitel 2 indebærer dette at studere en gruppe menneskers levevis som en livsform bl.a., at man tilstræber at specificere dens indre konsistens, dvs. den livsformsspecifikke logik der kan forklare, hvordan disse menneskers handlinger udgør en – for dem – meningsfuld struktur af mål og midler i tilværelsen.

I det foreliggende tilfælde drejer sagen sig jo om nogle karriereforløb, der strakte sig over det meste af personernes levevis. Bestræbelserne må derfor gå ud på at vise, hvordan *livsforløbets* forskellige faser på konsistent vis giver hinanden mening og indgår i en praksis, indenfor hvilken de er bygget op i-og-med hinanden.

Hvorledes tager man nu fat på et sådant konstruktions-og specificationsarbejde?

Sagen er jo, at der allerede i det foregående kapitel er lokaliseret nogle såkaldte *ideologiske kernelementer* i skibsredernes liv. Gennem analysen af deres dispositioner og af de kilder, der giver indblik i deres begrebsverden, fandt vi tre centrale elementer, der foreløbig lader sig beskrive med de empiriske begreber »karrieren« – eller som Hans Bruhn udtrykker det: »løbebanen«<sup>1</sup>. – »familien« og »hjemstavn«. Hermed er ikke sagt, at dette var det eneste, der betød noget, men at netop disse tre begreber var vigtige, har vi dels personernes egne ord for, og dels afspejles det i deres praksis livet igennem.

I og med at disse empiriske begreber stammer fra selve miljøet og drejer sig om disse menneskers livssammenhænge, må det også være muligt at anvende dem som råmaterialer for analysen af de livsformsspecifikke træk i personernes begrebsunivers. I det følgende skal vi derfor forsøge at specificere begreberne ud fra den betragtning, at de må indgå i en *struktur* af begreber, der tillader og forudsætter det livsmønster, som er karakteristisk for åbenråerne. Udgangspunktet tages i »løbebanen«, der jo i vor sammenhæng er af ganske særlig interesse. Siden undersøges, hvorledes dette begreb hænger sammen med de øvrige, som derved samtidig specificeres.

Afsættet for analysen må tages i spørgsmålet om, hvad det er for mål og midler, der knytter sig til »løbebanen« for disse kaptajner og redere i 1800-tallets Åbenrå.

Som det empiriske begreb, det er, henviser »løbebanen« selvsagt til et hav af konkrete begivenheder og daglige gøremål i personernes tilværelse – tildragelser, der dog alle knytter sig til og sammenlagt udgør den enkeltes bane op gennem hierarkiet i den åbenråske søfart: fra skibsdreng til reder. Det påtrængende spørgsmål om, hvad der for den enkelte var *hensigten* med at stå til søs, lader sig selvsagt vanskeligt besvare direkte og dækkende; men sådan er vilkårene nu engang i en historisk undersøgelse, og det skal i hvert fald ikke afholde os fra at stille det.

I Mads Michelsens (1872-1958) tillæg til Schlaikiers bog om åbenråsfartens historie læser man bl.a. dette om egnens søfolk: »Under skibsdrengeskår begyndte deres sømandsfærd ... Under det fortsatte sømandsliv havde ... enhver skibsdreng i lighed med de napoleonske soldaters marskalstav en imaginær *kaptajnskikkert* i sin skibskiste. De færreste nåede



i virkeligheden at sætte den for øjet på eget dæk«. <sup>2</sup>

Generaliseringer af denne kaliber må naturligvis tages med et gran salt. Ligeledes kan man mistænke Michelsen for på etnocentrisk vis at »indlæse« sine egne kulturelle normer i søfolkene og dermed skære alle over en kam; selv gjorde han karriere og endte som amtslæge i Åbenrå, og hans far og farfar var selverhvervende. Frakende Michelsen en indgående viden om byens søfartshistorie kan man dog ikke; han nedstammede selv fra en af skibsbygger-slægterne og var desuden en af hovedkræfterne bag opbygningen af Aabenraa Museums søfartsamlinger.

Strengt taget kan ønsket om at komme til tops i hierarkiet da også være meningsfuldt i alle de livsformer, vi i kapitel 4 fandt repræsenteret blandt egnens søfolk, undtagen i den såkaldte proletariske variant af lønarbejderslivsformen.

Hvorom alting er, så finder man ikke mange konkrete udsagn om, hvad der for vore personer og deres kolleger var sigtet med at stå til søs. At dette dog næppe beror på, at de slet ikke havde gjort sig tanker herom, men snarere må ses som udtryk for, at perspektivet var *underforstået*, mere end antydes af det følgende eksempel.

Kort fortalt, så oplevede Michael Jebsen, der var født og opvokset i en stærkt tysksindet familie, som 15-årig i 1851 at blive arresteret og dømt af de danske myndigheder, fordi han på gaden i Åbenrå havde »gjort sig skyldig i afsyngelsen af en oprørske (danskfjendtlig) sang«. »Michael Jebsen selv har senere sagt, at han i dette øjeblik (dvs. ved domfældelsen) lovede sig selv aldrig at føre et skib under Dannebrog, hvilket heller ikke er sket«, fortæller datteren. <sup>3</sup> – Ikke alene havde denne unge mand for længst besluttet sig for at gå i slægtens spor og stå til søs – »i min barndom var spørgsmålet om erhvervsvalg overflødigt for en åbenrådreng«, sagde han som ældre <sup>4</sup> – men allerede før han tog det første skridt, var

han øjensynlig så fast bestemt på at blive kaptajn, at det ikke faldt ham ind at tvivle på, om det ville lykkes.

Som et andet eksempel, hvor perspektivet ligeledes bærer præg af det underforståede, kan tages løjtingen Hans Marcussen Krag (1845-1930). Også han stammede fra en familie med tradition for at sejle, hvad hans far da også havde gjort som ung, men måtte opgive igen af helbredsmæssige grunde. »Fordi han var svag, forblev han hos sin onkel E. M. Krag på Møllegård og blev oplært i landbruget«, forklarer Krag i sine erindringer. <sup>5</sup> Som følge af faderens død allerede som 44-årig i 1861



Michael Jebsen, der her ses som konfirmand, indledte knap 16 år gammel sin sømandskarriere med en hyre som skibsdreng på fuldriggeren Georg Heinrich af Hamborg i 1851. Fem år senere var han fører af et barkskib. For ham og mange af hans bysborn var det ikke alene en selvfølge at stå til søs – »i min barndom var spørgsmålet om erhvervsvalg overflødigt for en åbenrådreng«, sagde han som ældre. Ligeså underforstået var det, at man stilede mod toppen af hierarkiet.

måtte Hans som den ældste hjemmeværende søn tilbringe det første år efter konfirmationen med at arbejde på familiens gård, »men jeg ville jo være sømand som de fleste andre børn her på Løjt«. Altså stod han til søs, så snart det blev muligt. Efter en enkelt rejse til Østen og retur med fuldriggeren Jørgen Bruhn, hvor han som tidligere beskrevet avancerede fra skibsdreng til jungmand, vendte han godt halvandet år senere hjem for at forberede sig til de næste skridt i karrieren: »Jeg ville jo være styrmand« – også her antyder det lille »jo«, at der var tale om en selvfølgelighed.

Få dage efter sin eksamen i Flensborg i maj 1864 tog Hans M. Krag atter hyre, nu som letmatros på Rabens brig Gustav, hvor han allerede ved ankomsten til Hongkong 117 dage senere forfremmedes til 2.styrmand. Denne post besad han indtil september 1867, hvor han igen »rejste ... hjem for at gå på styrmandsskole i Åbenrå hos hr. Ebsen. Jeg ville aflægge skippereksamen. Det var dengang frivilligt«. Efter dernæst at have faret i knap fire år som 1.styrmand på endnu et Raben-skib, barken Elise, vendte Krag atter hjem i begyndelsen af 1872, forlovede sig »offentlig« og så sig om efter et passende skib at føre.

»Mit ønske var at blive kaptajn på J. (sic!) Rabens nye skonnert«, men den viste sig allerede at være bortlovet til en anden kaptajn, Tutein. »Kaptajn Raben sagde til mig; »Jeg har netop tænkt på Dem og har købt en lille svensk skonnert...Denne skonnert kan De få og få andele i den. Men jeg skal snart have svar, for 2 kaptajner fra Løjt vil også købe den«. Krag beså skibet, konfererede med sin svoger og svigerfar, »og næste morgen kørte jeg straks til Åbenrå og købte halvdelen af andelene i Emanuel« for 10.000 mark. »Denne sum havde jeg netop, og behøvede ikke at låne af min familie«, fortæller han.

Stræbte en større eller mindre del af søfolkene mod toppen af hierarkiet, så havde de også det vilkår og den erfaring til fælles, at man ikke avancerede fra skibsdreng til kaptajn

fra den ene dag til den næste. At tilegne sig den praktiske kunnen og teoretiske viden, der fordredes af skibets øverstbefalende, tog adskillige år. Hånd i hånd med et alvorligt ønske om at gøre karriere måtte altså gå, at man disponerede sin tilværelse med henblik herpå.

I kraft af disse første og endnu ganske løse bestemmelser bliver det muligt at tale om karrieren som en *praksis*, idet vi har lokaliseret et *mål* og et *middel* hertil. – Eftersom målet helliger midlet, må det næste logiske skridt være at se på, hvad der så helliger målet selv.

Her er det nødvendigt at sondre imellem de forskellige livsformer, hvori dette at stræbe mod at blive kaptajn overhovedet kunne indgå. Kapitel 4 fastslog, at denne del af karrieren både sås gennemført af bærere af den karriereorienterede og den selverhvervende livsform. Pointen var imidlertid, at der bag de avancerede søfolks på mange punkter ensartede handlingsmønstre lå vidt forskellige mål. Når vi ser nærmere på karriereforløbene, er det da også kun indtil kaptajnstrinnet, at den selverhvervende og den karriereorienterede følger samme bane.

I det videre forløb drejede det sig for den karriereorienterede om at opnå ansættelse som fører af stadig større, bedre og nyere skibe for derved at optimere mulighederne for at udfolde og udvikle sin personlige ekspertise og prestige.

For vore personer gik det videre forløb i en anden retning. Efter nogle år som selv- eller medejende kaptajn, gik man i land. Ikke for allerede i 40-årsalderen at indlede et langt otium oven på en koncentreret arbejdsindsats; det var helt klart ikke det, der var målet. Tværtimod, man etablerede sig som *selvstændig* skibsreder og fortsatte »løbebanen« ved som sådan at opbygge et hierarki *under* sig, som i nogle tilfælde fik en nærmest imperielignende karakter.

Spørgsmålet er nu, hvad der internt i livsformen begrunder etableringen som selvstændig.

Netop dette problem stod jo, i en anden formulering, meget centralt i de to foregående kapitler, hvor der tidligt opstod behov for at klarlægge, hvad der – bl.a. for skibsrederne – lå i begrebet »ejendom«. Konklusionen var her, at det ikke kun kunne være med henblik på at tilegne sig profit, at de anbragte deres penge i skibsfarten. For dem var det først og fremmest dispositionsretten, der var det centrale, herunder retten til at spekulere i skibenes brugsværdi overfor markederne.

I denne forstand har dette at etablere sig som selvstændig korresponderende reder klart karakter af et mål, man stiler imod. Med det er ikke et mål, man kan lægge sig til hvile på, når man kommer så vidt. At etablere og drive selvstændig virksomhed er et mål, der – når man opnår det – er sit *eget middel*: det daglige *virke* som skibsreder tjener både det formål og er midlet til at forblive selvstændig.

Hvori består nu dette virke?

Svaret er i første omgang, at det drejer sig om, at man som enkel vareproducent fremstiller et specialiseret produkt, nemlig søværts transport, som man omsætter til en pris, der muliggør en reproduktion af produktionsprocessen og dermed af ens eget virke. Virket er således ikke blot en eller anden aktivitet, man udfører af egen indre tilskyndelse; det er bestemt af og må indrettes på at opfylde nogle særlige krav, og det vil specielt sige fra markedet, hvor produktet omsættes.

I storskibsfarten gælder imidlertid som i så mange andre erhverv, at skønt man personligt besidder alle de fornødne faglige kvalifikationer, så kan man alligevel ikke ene mand fremstille et færdigt produkt. Det skyldes produktens særlige karakter: transport af store godsmængder over lange distancer til havs. Hvad man istedet gør er at varetage de overordnede dispositioner, som driften indebærer og forudsætter. Rederens virke kan således nærmere bestemmes som det at *tilvejebringe* og *organisere* de for driften nødvendige komponenter, nemlig skibe, skibsførere, mandska-

ber og ladninger. Da rederen imidlertid ikke har monopol, forudsætter virkets opretholdelse, at han er konkurrencedygtig, dvs. at produktets kvalitet står mål med konkurrenternes, og at hans omkostninger i gennemsnit ikke er større end deres.

Uagtet at den selverhvervende skibsreder producerer individuelt, er han altså alligevel underlagt en tvangsmekanisme i form af konkurrencen fra de øvrige redere. Men netop derfor rummer strukturen også plads til et *aktivt, manipulativt virke*, hvori den enkelte producent må søge at hamle op med konkurrenterne. Og det er ikke mindst netop dette spil, der af flere af egnens redere og kaptajner benævnes med den for dem positivt ladede term »spekulation«,<sup>6</sup> man er så engageret i. Ejendomsretten giver adgang til at spekulere, og i spekulationerne udfolder man de evner, der gerne skulle sætte en istand til at opretholde virket.

Vi kan specificere dette virke yderligere ved at se nærmere på, hvad det er for komponenter, man aktivt kan manipulere med og hvordan. For det første kan der peges på arbejdsmidlerne, altså *skibene*.

Hvad åbenråerne især satsede på, var international skibsfart på et højt niveau. Deltagelsen i denne indebar, at skibene i løbet af få år blev nedslidte og forældede – dels fordi sejladerne ofte foregik i nogle af klodens barskeste farvande, dels fordi man opererede på markeder, der prægedes af et veritabelt teknologikapløb. Som skibsreder måtte man derfor stadig holde sig a jour med den tekniske og teknologiske udvikling og løbende sørge for udskiftning af skibene. At grundlægge en produktionsenhed var derfor ikke noget, man gjorde en gang for alle; det var en tilbagevendende opgave. Flere af rederne gik her så vidt som til at etablere egne værfter, og i hvert fald agent Bruhn, for hvem skibsbyggeriet ligefrem var den »kjæreste kjæphest«, spillede på dette felt en vigtig rolle som lokal innovatør. Fremstillede man som Bruhn og Raben skibe-

ne på eget værft, betød det dog ikke alene, at man så at sige kunne indbygge sin egen teknologiske ekspertise i skibene. Det indebar tillige, at anskaffelsen kunne blive billigere, idet man jo sparede den fortjeneste, som en fremmed skibsbygmester ville beregne sig.

Hermed berører vi et andet aspekt af skibene, for det rent tekniske er kun en side af sagen. Nok så vigtigt for konkurrenceevnen er finansieringen; hvad hjælper det nemlig, at man kvalitetsmæssigt kan hamle op med konkurrenterne, hvis man samtidig har større omkostninger end de? Hvad rederne her yderligere kunne gøre var at undgå at finansiere deres deltagelse i teknologikapløbet med decideret kapitalistisk kapital; istedet supplerede de i vidt omfang deres egne driftsmidler med en »kapital«, der ikke var behæftet med omkostningsforøgende krav om en bestemt mindsteforrentning.

For det andet må der peges på, at man som korresponderende reder selv stod for ansættelsen af i hvert fald en del af *besætningsmedlemmerne*. Også her måtte der skeles til både kvalitet og omkostninger. Især var det vigtigt at få valgt de »rigtige« kaptajner og derved kompensere for det, der ud fra ens egen synsvinkel måtte være virksomhedens svageste punkt: at man ikke selv kunne lede den daglige drift ombord. Her gjaldt det om at være »menneskekender«. Hans Bruhn fortæller om sin far, at han »vidste ved det første øiekast strax at vælge sine undergivne, og jeg har meget sjelden seet ham tage fejl i denne henseende«. Af sine folk forlangte Bruhn »ubetinget lydighed og efterkommenhed...; i modsat fald vare de strax færdige med hverandre«. <sup>7</sup> Men ligesom skibene blev nedslidt, forældedes og forliste, var det heller ikke muligt én gang for alle at sammensætte en fast stab af dygtige, loyale kaptajner. Der måtte løbende holdes udskiftning efter nye, pålidelige folk som erstatning for de, der gik i land og startede eget rederi, søgte over i andre rederier, døde eller af andre grunde ikke længere stod til ens rådighed.

For det tredje deltog man jo som korresponderende reder i den *afsætningsmæssige* side af driften. Indtil linjefarten blev taget op af Jepsen i midten af 1890'erne, var der i princippet to forskellige strategier af disponere ud fra. Enten kunne man satse på længerevarende fragtaftaler i form af månedsfragt eller timecharter af op til et års længde. Dette var næppe nogen guldgrube, men det betød en fast og forudsigelig indtjening, uanset om skibene var i fart eller ej; det var derfor navnlig attraktivt, hvis fremtiden tegnede mindre gunstig. Den anden mulighed var at operere på de frie fragt- og varemarkeder, hvor man kun engagerede sig for en enkelt rejse ad gangen. Her var der undertiden så gode forretninger at gøre, at et skib kunne indtjene sin egen byggesum i løbet af et par år. Til gengæld risikerede man også, at skibene måtte sendes den halve jordklode rundt med en ringe fragt eller i ballast for at få den næste lønnende ladning.

Hvilken strategi man skulle følge, måtte der løbende tages stilling til. Derfor var det en forudsætning, at man gennem sine formelle og uformelle forbindelser verden over, ved rejser til handelscentrene, korrespondance, omfattende avishold, selskabeligt samkvem etc. holdt sig grundigt orienteret – ikke alene om den øjeblikkelige situation på markederne men i det hele taget om alt, hvad der kunne influere på disse følsomme markeder, lige fra internationale, politisk-militære forhold og valutasvingninger til høstudbyttet i de forskellige verdensdele. Hvad der krævedes i denne forbindelse var evnen til ikke blot at fremskaffe relevante og pålidelige informationer, men også til at analysere disse, »forudse« udviklingen og træffe beslutninger om, hvor skibene skulle sættes ind.

Til disse *tilbagevendende* og løbende opgaver for rederen skal føjes, hvad vi kan kalde lejlighedsvis *enkelt-spekulationer*, hvor man greb en chance, forsøgte at udnytte den og dermed færdig. Hvad man dristede sig til af den slags, afhang naturligvis af ens individu-

elle kvalifikationer samt hvilke særlige ressourcer, man måtte have adgang til.

I det tilfælde, som her skal refereres, spillede vel også andre forhold ind. Eksemplet drejer sig om det storstilede forsøg, som den 73-årige Jørgen Bruhn i 1854 gjorde på at bjærge clipperen *Calcutta* efter dens forlis ved Læsø under jomfrurejsen. Sønnen Hans beretter, at Bruhn – da de første forsøg på at bringe skibet flot var slået fejl – fik udbetalt forsikringssummen, der dog kun svarede til to tredjedele af værdien, og derpå »strax af assurandørerne i Hamborg kjøbt(e) skibet for banco-mark 25.000, som det stod på kobbergrunden«; »den næstfølgende sommer bleve meget dyre dampumpemaskiner kjøbt fra Hannover, bragte overland hertil og videre med skonnerten *Comet* (Bruhns egen) med stærkt mandskab af tømmermænd og smede (vel fra Kalvø) ned til Læssøe, hvor fader selv var med«. Trods anstrengelserne lykkedes det ikke at redde dette vidunder af et skib, og det har antagelig været en stor skuffelse for Bruhn. Et plaster på såret har det nok været, at aktionen trods alt svarede sig økonomisk, »da rigningen og inventariet, som kunde bjerges, langt oversteg bemeldte sum«, og man yderligere bjærgede »rundholte...samt så meget af skroget, som kunde fåes«, hvilket altsammen førtes hjem til værftet på Kalvø.<sup>8</sup>

Ud over de her nævnte typer af tiltag kan endelig erindres om, at adskillige af egnens større redere i løbet af deres karriere opnåede en position, der åbnede muligheder for ad *politisk* vej at forbedre eller forsvare de retslige og statslige forudsætninger for byens og dermed deres egne maritime forretningsinteresser.

Som et tidligt eksempel kan anføres, at byens dengang førende købmand, Lorenz Biørnsen, i året 1700 »fik fyrstelig fuldmagt til udstedelse af skibspas. Imidlertid rejste der sig i 1703 en hel del klager over hans adfærd, idet han beskyldtes for først at udstede skibspas til de skibe, han selv havde part i og

derudover kun til sin egen omgangskreds, mens han ... udsatte udstedelsen af skibspas til »de gode folk, som ikke hører til hans cabale«.»<sup>9</sup> Herefter overtog borgmester og råd pasudstedelsen. Også disse tilhørte dog det lokale skipper- og handelsmiljø, der som tidligere beskrevet netop i tiden indtil 1713 nød godt af byens tilhørsforhold til den gottorpske hertug, hvis suverænitet man behændigt spillede på ved udfærdigelsen af papirerne.

I 1800-tallet, hvor Åbenrå blev en betydelig faktor i landets oversøiske søfart, kunne redernes politiske tiltag være af en anden karakter. Således opfordrede de ved flere lejligheder regeringen til at indgå handelstraktater med lande, som de ønskede at optage sejlads på, eller hvor de allerede havde vundet et vist fodfæste.<sup>10</sup> Omvendt blev den åbenråske magistrat flere gange taget med på råd af centraladministrationen i forbindelse med oprettelse af konsulater i det fremmede.<sup>11</sup>

En enkelt af byens redere, Michael Jebsen, nåede som bekendt videre end til en tillidspost på det lokale politiske plan, idet han i 1890 fik sæde i den tyske rigsdag. Her gjorde han sig til talsmand for rederierhvervet og anbefalede bl.a., at marinefartøjer sendtes til Sydamerika for at »vise flaget« og derved støtte den tyske skibsfarts interesser. Medlemsskabet af rigsdagen indebar iøvrigt store personlige udgifter for Jebsen, fortæller datteren, men »de betalte sig gennem de gode forbindelser, som M. Jebsen knyttede der«. Efter »uendelige forhandlinger« lykkedes det ham f.eks. i 1898 gennem en kontrakt med Reichspostamt at opnå stats-subsidier til sin linjefart til Shanghai – Kiautschou – Tietsen.<sup>12</sup>

Med disse specifikationer af rederes virke er der skabt grundlag for en nærmere bestemmelse af begrebet »løbebanen«. En kort karakteristik af virkets *indhold* – forstået som de gøremål, der udgør hans specifikke praksis – må således blive, at det omfatter de overordnede dispositioner, som er nødvendige for

virksomhedens opretholdelse. Hvad angår virkets *plads* og *formål* er svaret, at det har karakter af et mål, der, når man kommer så vidt i løbebanen, er sit eget middel.

Spørger vi nu, hvad selve dette at *nå frem til* et virke som korresponderende reder kræver af den enkelte, så udpeger virket selv to nødvendige forudsætninger: for det første at man har den fornødne *faglige* kunnen, og for det andet at man har mulighed for at indhente *driftsmidler*. Uden skibe og de for skibenes drift og reproduktion fornødne kvalifikationer, intet virke! Disse to bestemmelser angiver i sig selv en *hovedstruktur* for »løbebanen« forstået på den måde, at der nødvendigvis må være:

1. et tidsrum, hvor man kvalificerer sig til,
2. at andre vil betro én driftsmidler.

Når »løbebanen« fra skibsdreng til reder forudsætter, at man må indhente supplerende driftsmidler udefra, hænger det sammen med, at det er en ualmindelig investeringstung produktion, disse karriereløb udspiller sig indenfor. Reelt lod forløbets vanskeligste spring, avancement fra styrmand til kaptajn, sig næppe gennemføre helt uden hjælp »udefra«, dvs. alene på grundlag af det, man kunne spare op på de lavere trin. Prisen på et nybygget åbenråskib omkring 1850 svarede til godt 90 års løn for en styrmand. Selv at spare op til blot en mindre part var derfor også vanskeligt og ydermere ingen garanti for, at man fik et skib at føre. Ligesom den helt ubemidlede ville man stadig være afhængig af, om andre ville stille driftsmidler til ens rådighed.

Hvem, der i denne henseende kunne komme på tale, fremgik jo af forrige kapitel, nemlig først og fremmest *familien* samt de af søfarten afhængige, lokale næringsdrivende. I denne forbindelse skal det præciseres, at begrebet »familien« ikke blot henviser til ens aller nærmeste pårørende, men til en ganske omfattende kreds af mennesker, med hvem man er direkte eller indirekte beslægtet.

Var man karrieremæssigt gunstigt stillet, når man stammede fra en velstående familie, så betød en sådan herkomst dog ingenlunde, at vejen frem til og siden opretholdelsen af et selvstændigt virke som reder var sikret. Omvendt viser flere eksempler også, at det rent faktisk lod sig gøre at mobilisere driftsmidler uden familiens hjælp; det sidste gælder f.eks. Michael Jebsen, der oven i købet kun var 21 år gammel, da han fik sit første skib at føre.<sup>13</sup> Hvad man i sådanne tilfælde såvel som i den videre karriere måtte trække på, var de personlige kvalifikationer.

Uanset hvordan man nu overvandt »hurdlerne« på de lavere trin og blev kaptajn, så indebar denne post, at man allerede som ansat skibsfører var meget tæt på at have opnået det frie virke. Som stedfortræder for ejerne var skibsføreren bemyndiget til at lede den daglige drift ombord, og i et vist omfang kunne han også træffe selvstændige beslutninger om ansættelse af mandskab og ved indgåelse af fragtaftaler samt ldningshandler. Ganske vist ejede han ikke selv virksomheden, men hans indtjening afhang som følge af kaplakenordningen i høj grad af, om han selv kunne øge skibets omsætning. Tillige var der nu mulighed for at spekulere lidt for egen regning ved at handle med mindre varepartier og tage fragtgods med i kahytten. Den ansatte fører var i mangt og meget sin egen herre, samtidig med at han gjorde praktiske erfaringer og knyttede nyttige forbindelser rundt om i verden, og frem for alt indebar stillingen, at han ved en energisk indsats kunne spare sammen til sin første skibspart.

I og med man blev medejende og senere eventuelt selvejende kaptajn, skulle »løbebanens« mål vel være nået? Og dog.

Målet var jo ikke blot at *nå frem* til det selvstændige virke. Det var selve dette *at virke* – og vel at mærke ikke kun i en kortere eller længere årrække, for som vist var der ikke tale om at gå på aftægt som ældre. Det var kort og godt *resten af livet*, virket skulle opretholdes.

Imidlertid har det været indlysende for enhver, at det med alderen ville blive stadigt vanskeligere at bestride det fysisk meget krævende arbejde som kaptajn under de forhold og på det niveau, der her er tale om.<sup>14</sup> Skulle det frie virke opretholdes, og skulle det fortsat dreje sig om noget med søfart, var det om at klemme på i de år, man havde tilbage som aktiv sømand, således at man siden kunne nedsætte sig som selvstændig reder i land.

Ud fra en abstrakt, økonomisk kalkule måtte det mest fordelagtige sted at slå sig ned som skibsreder i datiden være Hamborg, Rotterdam, Rio eller en anden af de større havnebyer, som skibene jævnlige anløb, og hvor man kunne have fingeren på pulsen mht. fragter osv. Men var det da stik imod al fornuft, når selv disse storskibsredere istedet foretrak at nedsætte sig hjemme på åbenråegnen? – Hvorledes skal vi forstå dette tilsyneladende ufravigelige ønske om at vende tilbage til *hjemstavnen* og fortsætte virket dér?

Det første, man må gøre sig klart, er den livsformsspecifikke problematik, hvorud fra disse kaptajner anskuede rederivirkomheden og greb det hele an. Her er det afgørende, om sagen skal anskues ud fra rationaliteten i en kapitalistisk produktionsmåde, eller om ræsonnementerne hører hjemme og hænger sammen i den enkle vareproduktionsmådes former for rationalitet. Dette er nemlig bestemmende for, hvilke og hvor mange af skibsfartens komponenter der hører til *indenfor* den enhed, der »kalkulerer«, og hvilke der betragtes som *udenforstående* midler.

Hvad enten en kapitalistisk enhed har form af en koncern eller et finansieringsselskab, så er det karakteristisk, at spørgsmålet om lokalisering, produktionsanlæg, arbejdskraft osv. alene indregnes som *midler til kapitalakumuleringen* og ikke som integrerede dele af den disponerende enhed selv. Det er i denne forstand, at kapitalen er »flydende« i forhold til

de konkrete produktioner og lokaliteter, hvor den igangsætter produktiv virksomhed.

Anskuer man åbenråsfarten ud fra kapitalistisk problematik, må spørgsmålet om lokalisering netop få denne form: hvilke særlige betingelser yder åbenråegnen for merværdiproduktion og profittilegnelse? Og finder man ikke betingelser, der står mål med mulighederne andre steder, fremstår det som et paradoks, at kapitalerne og skibsfarten ikke hurtigst muligt søger nye og mere frodige græsgange. Her tænkes åbenråegnen altså som et »ydre« middel, der hører med i kalkulationerne, men som ikke i sig selv kan være bestemmende for det udgangspunkt og det perspektiv, der strukturerer disse kalkuler.

Når man som i den foregående fremstilling af redernes løbebane fokuserer på den enkeltes ræsonnementer, fristes man let til at anskue hele problemstillingen ud fra en synsvinkel, der svarer til den kapitalistiske investors. Derfor dukker »hjemstavnen« op som en umiddelbart uforståelig faktor i redernes måder at tilrettelægge deres virksomhed på, efter at de er gået i land – eller rettere: når de går i land.

Løsningen er selvfølgelig, at begrebet »spekulation«, som vi møder det i kaptajnmiljøet og blandt rederne i den her beskrevne 200-årige periode af åbenråsfartens historie, *ikke hører hjemme* i en kapitalistisk problematik og tænkning, men snarere skal ses i lyset af en særlig variant af den enkle vareproduktionsmåde. Følgelig skal vi naturligvis heller ikke anvende den kapitalistiske enheds perspektiv og ræsonnementsformer i analysen af kaptajnernes og redernes måder at tænke deres dispositioner og løbebane på. For at forstå og forklare lokaltilhørsforholdet samt redernes og kaptajnernes begreb om »hjemstavnen« er det nødvendigt at se nærmere på, hvad det så er for et perspektiv, søfarten drives ud fra.

I den enkle vareproduktionsmåde *kan* den besluttende enhed udmærket være den enkelte virksomhedsejer, sådan som det kendes fra

familiebruget og lignende. I åbenråflåden finder man da også i beskedent omfang sådanne enheder, nemlig de eneejede skibe, der føres af ejeren selv. Men det mest iøjnefaldende resultat af de foregående analyser af finansieringsgrundlaget er, at *driftsmidlerne* i denne variant af produktionsmåden er *indskrevet i byens og egnens sociale struktur* som sådan. Ét rederi ejes og drives sjældent af én juridisk person. Man skal til byen og egnen for at finde grundlaget for finansieringen af skibsparterne, og man skal kortlægge den sociale struktur lokalt for at forstå de ræsonnementer, der ligger bag de forskellige gruppers hensigter med at investere og deltage i søfarten. Betragter vi derfor driftsmidlerne og dispositionerne i forbindelse med finansiering, drift og sejlads af skibene for at finde det udgangspunkt og perspektiv, hvorudfra søfarten drives, så er *ståstedet* ikke en kapitalistisk type af enhed, men *byen og egnen som sådan*.

I åbenråflåden er det i denne periode vanskeligt at pege på en bestemt virksomhed eller finansiell enhed og følge dennes kontinuerte, selvstændige eksistens fra den ene generation til den anden, sådan som tilfældet er i f.eks. landbrugets slægtsgårde. I byen og på egnen opbygges gennem nogle århundreder store driftsmidler, der overvejende besiddes af kaptajnsmiljøet og underleverandørerne til skibsfarten, der selv var enkle vareproducenter i små og større håndværksvirksomheder. Placeringen af disse driftsmidler styredes af slægts- og venskabsrelationer og af underleverandørernes ønsker om at sikre sig faste kunder i form af de enkelte skibe, kaptajner og redere. Hvert skib havde en kort levetid, og parthaverne gik sammen om skibet som sådant, skiltes efter at det var blevet solgt eller forlist og samledes eventuelt sammen med andre om at skyde penge i et nyt skib. Disse evindelige fusioner og fissioner betyder, at selvstændige enheder med faste deltagere hører til sjældenhederne; istedet er det tale om et helt *miljø* af korresponderende redere, kaptajner, hånd-

værksmestre og handlende, der i stadig skiftende mønstre er sammen om at drive og udvikle den åbenråske søfart.

Ser man således på det ståsted, der er udgangspunktet for driftsmidler og dispositioner, består det groft sagt af to komponenter: underleverandørerne og kaptajns-/redermiljøet. Som det fremgik af kapitel 1, er der historisk set i virkeligheden tale om to forskellige *bystrukturer*:

*1700-årenes* by, hvor søfarten beskæftigelsesmæssigt er hovederhvervet, og hvor underleverandørerne ikke spiller nogen nævneværdig rolle, heller ikke finansieringsmæssigt. I denne periode drives og ejes søfarten stort set af et eksklusivt miljø af aktive og forhenværende kaptajner, der skyder parter i hinandens skibe. Nok bærer mange af de gamle kaptajner titel af købmand, men søfarten drives ikke som et appendix til større handelsforetagender; den er en selvstændig branche, hvis egne disponenter og producenter i vid udstrækning selv ejer produktionsmidlerne.

*1800-årenes* by og egn har derimod to dominerende komponenter, nemlig fortsat kaptajns-/redermiljøet og desuden et voksende miljø af håndværksmestre og handlende, der er underleverandører til skibsfarten. Det er i denne periode, at åbenråegnen bliver et søfarts- og skibsbygningscentrum af internationalt format.

I det foregående er der argumenteret for, at underleverandørerne først og fremmest skyder parter i skibene for at sikre deres eget kundeunderlag, mens de korresponderende redere og kaptajner skyder parter ind for at drive skibsfart og føre skibe. Selvom denne virksomhed i gode konjunkturer kunne afkaste store overskud, anbragtes midlerne ikke primært for at sikre indskydernes profit, men for at kunne drive selvstændig virksomhed som henholdsvis håndværksmester, handlende, reder og kaptajn. At de overskud, der skabtes i skibsfarten som helhed, geninvesteredes i denne og i dens bagland, var en forudsætning



for, at egnens skibsfart og skibsbyggeri kunne følge med i den internationale konkurrence på markederne og i teknologiudviklingen.

Det er i byen og dens omegn forstået som en sådan social struktur, at man skal hente den *kulturelle* betydning af et begreb som »hjemstavnen«. For den enkelte kaptajn var det i denne sammenhæng, han kunne hente de nødvendige forudsætninger i form af driftsmidler, gode forbindelser, velvillige underleverandører, serviceydelser og loyal arbejdskraft. Det var i dette miljø, han kunne opbygge et navn, der stod respekt om, og som kunne sikre ham velvilje fra handelshuse, mæglere, skibsbyggere, investorer og andre for hans virke afgørende forbindelser. Det var i dette miljø, han kunne skaffe sig goodwill ved at skyde parter i andre skibe, rejse driftsmidler ved at gifte sig strategisk godt<sup>15</sup> og opnå anerkendelse som en dygtig skibsfører. Og det var i dette miljø, han var født og dermed medlem af en familie og flere slægter, der kunne bruge ham som kaptajn på de skibe, de havde investeret i.

I den forstand var den enkelte kaptajn og reder en integreret del af et lokalt miljø, der som helhed besad de for skibsfarten nødvendige driftsmidler i dette begrebs videste betydning. Inkluderes skal desuden hele hans løbebane fra barnsben til kaptajn, idet hans praktiske oplæring som sømand og senere den teoretiske navigationsundervisning også som regel hentedes i egnens søfartsmiljø. I mange tilfælde indledtes uddannelsen faktisk uformelt mange år før, man i konfirmationsalderen fik sin første hyre med et lokalt skib. F.eks. mindes kaptajn Born fra sin barndom i Åbenrå omkring år 1800, at »var jeg fri for skolen, så gik det altid løs på at beklavre skibenes ræer og toppe...og jeg troer, at næppe nogen skibstop fra byen – som havde været hjemme – var ubefaren af mig, da jeg havde fyldt mit 10' de år«. <sup>16</sup> Iøvrigt var det ikke kun de lokalt fødte, der senere vendte hjem for at blive indviet i navigationskunsten; også mange udenbys søgte til åbenråegnen af samme grund.<sup>17</sup>

På godt og ondt fungerede den enkelte kaptajn som middel for mange forskellige interesser i byen og omegnen. Værftsejeren havde brug for ham som bygherre. Andre håndværkere, handlende og navigationslærere havde også brug for ham som kunde. For familien og eventuelle fjernere slægtninge var han nyttig som en loyal skibsfører, mens redere og kaptajnskolleger havde brug for ham som parthaver. Omvendt udgjorde hans familie og eventuelt svigerfamilien midler for ham mht. at skaffe parter til et skib. Underleverandørerne



Et såkaldt sladrekompas var gerne ophængt i kaptajnens kahyt – evt. i køjen – således at han også når han ikke var på dækket til stadighed kunne kontrollere, om rorgængerens holdt skibet på rette kurs. Nød kaptajnen i mangt og meget godt af bedre komfort og forplejning, så antyder et instrument som sladrekompaset, at også hans dagligdag med alt hvad den indebar af ansvar for skib, ladning og besætning ofte var opslidende. Med alderen blev det sværere at leve op til kravene, der stilledes til en kaptajn på internationalt topplan. For de mange, der nødigt ville slippe forbindelsen med erhvervet, var der dog flere udveje. Nogle foretrak således at fortsætte som selv- eller medejerkaptajn på et mere beskedent niveau – med et mindre skib i knap så krævende farter. Andre derimod gik i land i 40-årsalderen og fortsatte karrieren som selvstændig skibsreder.

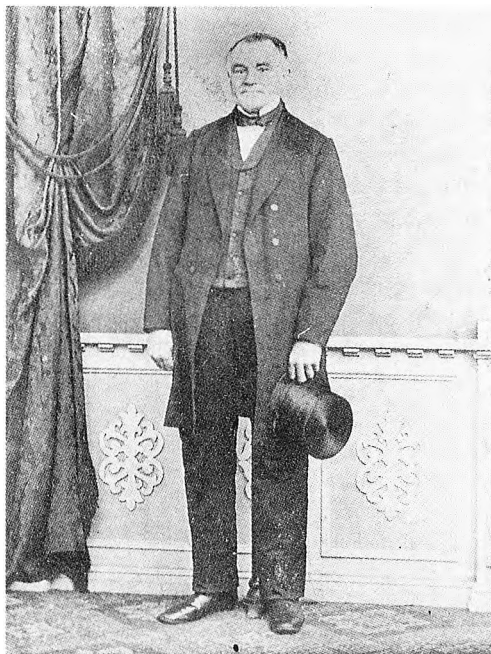
kunne være hans midler til at skaffe nødvendigt udstyr, selvom han måske ikke var istand til at betale med det samme, og hans egne sønner og svigersønner kunne senere være hans midler, når han som hjemvendt satte skibe i fart og havde brug for loyale kaptajner.

Det er i denne lokale sammenhæng, den enkelte kaptajn indgår i en løbende opbygning og konsolidering af skibsfartens driftsmidler og er et led i slægternes videreførelse af erhvervsgrundlag og besiddelser. Ligesom han overdrages dele af den fædrene arv og forventes at forvalte denne, så den ikke går tabt, således videregiver han disse besiddelser i videste betydning til de følgende generationer ved at skabe og opretholde respekt om slægtsnavnet og skyde parter i sønners, svigersønners og eventuelt børnebørns skibe.<sup>18</sup>

Denne sociale struktur er det ståsted, hvorudfra denne variant af enkle vareproducenter anskuer deres virke og de hermed forbundne dispositioner. Det er ud fra disse sociale relationer, vi må udlæse det kulturelle betydningsindhold i livsformens begrebsunivers. *Hjemstavnen* og *familien* er begreber, som disse kaptajner og redere tænkte deres virke og løbebane igennem. Hjemstavnen er derfor på ingen måde et ydre middel eller noget, man af uforklarlige grunde vendte tilbage til. Af praktiske grunde, nemlig som følge af erhvervets art, var man ude at sejle i en stor del af livet og i den forstand hjemmefra. Men omdrejningspunktet var hele tiden hjemstavnen, og i virkeligheden bragte man den hele tiden med sig i form af sit skib og sine besætningsmedlemmer samt korrespondancen med rederen derhjemme. Også familien havde man hos sig. Ikke kun i form af dens parter i skibet, man var udstyret med, og i form af de yngre slætninge man ofte havde ombord. Om sine år som aktiv kaptajn sammefatter Hans Bruhn<sup>19</sup> meget rammende, at »har jeg undertiden ikke været så sparsommelig med penge, som (jeg) måske kunde, da har jeg aldrig nogensinde anvendt dem på mig selv og min krop, men stedse på

*mit skib, som jeg anså for mit hjem, min familie og mit alt*«.

I begreberne »hjemstavn«, »familie« og »slægt« indgår derfor hele den ideologiske problematik, der drejer sig om at *bygge op, konsolidere og videreføre driftsmidlerne* i videste forstand. At købe den gård eller mølle, som tidligere slægtled havde i fæste, at bygge et stort skipperhus i købstaden, at føre en standsmæssig husholdning og at hjælpe unge



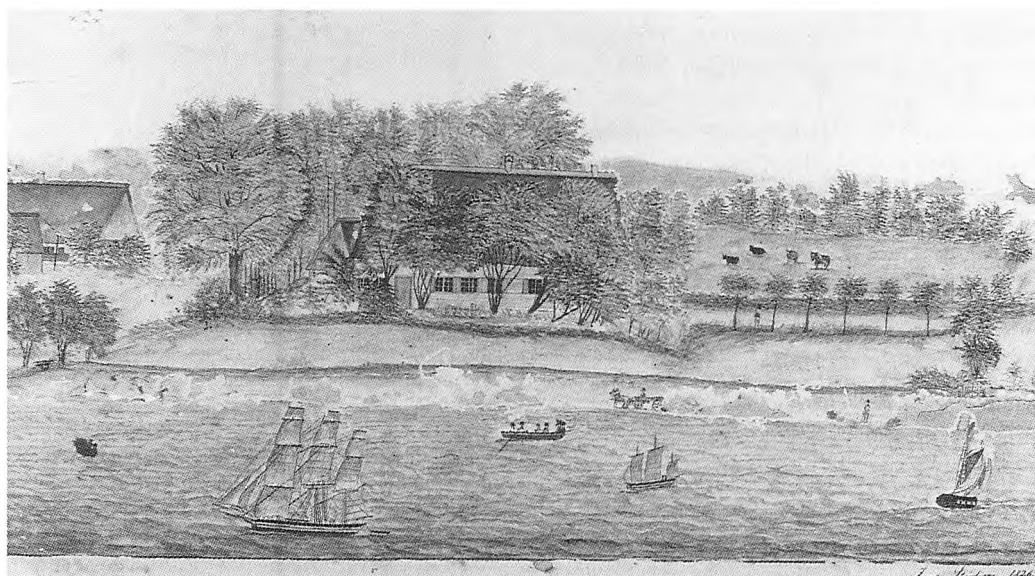
Agent Jørgen Bruhns ældste søn, Hans (1813-93), gjorde sin første sørejse som 13-årig og tilbragte dernæst godt halvandet år i huset hos en af faderens gode venner, kaptajn Frahm i København, før han fortsatte karrieren til søs. 23 år gammel blev han fører af fregatten Maria, der var opkaldt efter moderen, og som faderen ejede i fællesskab med kaptajn Frahm. Skønt Hans Bruhn viste sig som en ualmindelig dygtig skibsfører – og efter eget udsagn elskede at sejle – lod han sig overtale til at forlade søen allerede som 29-årig for i stedet at forpagte en af faderens vandmøller. Jævnside hermed var han dog tilknyttet faderens rederikon-tor, og efter agentens død i 1858 var han medindehaver af firmaet Jørgens Bruhns Sønner. – Heldigvis tog han sig også tid til at skrive sine erindringer, der meget åbenhjertigt skildrer ikke blot hans eget liv, men også faderens og en række andre slætninges.

medlemmer af slægten i vej var altsammen sider af denne konsolidering af slægtens besiddelser og denne befæstelse af respekt og anerkendelse omkring slægtsnavn og hjemegn. At slægten, hjemstavnen og professionen i denne livsform så at sige blot er forskellige sider af samme sag, udtrykkes også fint af Emma von Hassel, der i bogen om Jepsenslægtens aner finder det vigtigt at fremhæve sin tip-tip-oldefar, Jacob Jebsen (1688-1737), »fordi han er af ganske særlig betydning for vor familile og det i tre-dobbelt betydning: 1. han var den første skipper i familien Jebsen, som fra ham og ned til vor generation kun bestod af søfarere; 2. han er flyttet til Åbenrå og har derved givet os hjemstavnen; 3. han har bygget huset i Skibbrogade, som har forbundet os uløseligt med hjemstavnen«. <sup>20</sup>

Kontinuerlig opbygning af driftsmidlerne gennem generationer var en afgørende betingelse for, at åbenråsfarten i 1800-årene kun-

ne følge med så langt i den internationale skibsfarts udvikling, som den gjorde før det delvise sammenbrud i 1880'erne. Det var som beskrevet kolossale formuer, den fungerede i søfarten, både i form af skibene og i form af de ladninger, man sejlede med. Skulle selverhvervende kaptajner og redere i 1800-årene for første gang have engageret sig i skibsfart på dette høje plan, havde det været nødvendigt at indlåne langt størstedelen af driftsmidlerne som rentebærende kapital. En forudsætning for, at åbenråsfarten – struktureret som en efterhånden ekstrem variant af enkel vareproduktion – kunne holde trit med udviklingen var derfor, at der i kaptajnmiljøet gennem generationer gradvist var opbygget store driftsmidler, der skridt for skridt forøgedes for hvert nyt og større skib. <sup>21</sup>

Partsrederiet havde sin klassiske funktion i denne løbende opbygning og disposition af driftsmidlerne, idet et centralt træk i den enkle vareproduktionsmåde er det manglende skel



Parti fra Dyrehave på Løjt udført 1826 af kaptajn Jens Styding. Med denne naivt komponerede, farvelagte tegning er det lykkedes Styding at sammenstille nogle centrale elementer i sin og de øvrige lokale kaptajners tilværelse og begrebsverden: søfarten samt slægtens besiddelser i hjemstavnen. Dyrehave var i øvrigt en af Løjt sogns mest udprægede kaptajnsbosættelser. I 1845 omfattede den i alt 10 hushold og kunne mønstre ikke mindre end 8 kaptajner. Kontrasten hertil var den noget større Løjt Kirkeby, der ganske vist også talte adskillige kaptajner, men hvor de jævne søfolk var langt flere.

imellem *virksomhedens* økonomi og *privat*-økonomien. Parthaverne hæftede simpelthen for skibets gæld og forpligtelser med hele deres private formue. Alle deres øvrige besiddelser, helt ned til gulduret i vestelommen, stod derfor i realiteten som sikkerhed bag skibene og de indkøbte ladninger. Istedet for som i de senere aktieselskaber at skulle have en tilstrækkelig aktiekapital og egenkapital stående i selskabet som sådant, så hvilede partsrederierne, via ejernes privatøkonomi, i alle de besiddelser i form af huse, møller, gårde, værksteder, værfter, vare- og råvarelagre etc., som de havde i byen og på egnen. Dette forhold understreger den betydning, »hjemstavn« havde i åbenråsfarten. Den var kort og godt grundlaget for de driftsmidler, man sejlede med.

Allerede inden dampskibenes entré var der hård konkurrence om de lønnende fragter og ladninger. Skulle man klare sig, var det om at holde trit med den tekniske udvikling, og i løbet af 1800-tallets første halvdel baseredes en meget betydelig del af byens næringsliv på at fremstille og udvikle store, oceangående råsejlere. Med dampernes fremtrængen i anden halvdel af århundredet skærpedes konkurrencen, og fra omkring 1880 udgjorde de en alvorlig trussel i Østen. Åbenråernes modtræk var dels at satse på yderligere forbedringer af sejlskibene, herunder også forsøg med mandskabsbesparende rigninger, og dels opsøgte de nye nicher i form af markeder, som endnu ikke truedes af dampere.

Kulminationen indenfor den åbenråske træsejlskibsfart skal altså ikke kun ses som resultatet af en selvbefrugtning; den var også fremprovokeret af jerndampskibenes indhug på markederne. Med baggrund i den førende stilling, sejlskibsfarten og -byggeriet forud havde på åbenråegnen, svarede man længe og effektivt igen med en yderligere specialisering og udvikling af de træbyggede sejlere istedet for at indoptage jerndampere.

Dette var sammen med andre forhold med til at låse åbenråsfarten fast og forhindre en omstilling i det tempo, der var påkrævet, hvis den skulle lykkes i fuldt omfang.

Udmærkende for en stor del af det lokale miljø bag 1800-tallets åbenråske sejlskibsflåde er, at det består af *selvstændige* disponenter og producenter, der alle er specialister på hver deres felt. Hver især har de brug for hinanden, og de samarbejder på kryds og tværs om bygning, udrustning, finansiering og drift af skibene.

Styrken og fordelene ved en sådan forankring vil allerede være fremgået. De svage sider er imidlertid heller ikke vanskelige at få øje på. For det første har miljøet som helhed ingen handlekraftig, central ledelse, fordi det netop består af *individuelle* producenter og disponenter. For det andet har de forskellige partnere ikke fuldstændigt sammenfaldende interesser. Endelig er miljøet – og dermed også i høj grad byen – økonomisk sårbar på grund af den ensidige erhvervsmæssige satsning.

Alle disse svage sider aktualiseres, da man i Åbenrå omkring 1880 blev stillet overfor nødvendigheden af en hurtig omstilling til en ny teknik i form af jerndampere.

Eftersom de korresponderende sejlskibsredere jo ikke var ene om at finansiere skibene, var deres muligheder for egenhændigt at sadle om til jern og damp ikke store. Og havde de betænkeligheder, så måtte deres vigtigste partnere af gode grunde stille sig endnu mere skeptiske over for jern og damp.

For det første var der kaptajnerne. »Da det i sin tid hed at kvittere sejlskibsfarten for at følge med den moderne retning og tage tjeneste på en damper, krympede mange sig ved at foretage denne efter deres mening nedværdigende ombytning«, skriver kaptajn Schlaikier;<sup>22</sup> »mange kunde til skade for deres egen fremtid...ikke løsrive sig fra sejlskibet. Ordsproget »time is money« hylledes ikke altid, og mangan sejlskibskaptajn, der havde sat sine sammensparede penge i sejlskibe, led

bitre tab ved værdiforringelsen af et fartøj, der var ved at blive umoderne«. Man blev i mere end én forstand overhalet af udviklingen og kom ind i en ond cirkel, hvor skibene ikke hurtigt nok kunne tjene sig ind. Da man omsider besluttede sig for at sælge, måtte det blive til »dårlige priser«, og derfor »led redere og kaptajner ofte ret alvorlige tab«. En betydelig del af de driftsmidler, der gennem tiden var bygget op i kaptajnsmiljøet, gik altså tabt, fordi man stik imod sædvane – men ikke uden grund – stod tøvende overfor en ny kritik.

Stillede mange af skibsfartens *udøvere* sig afventende, så måtte *underleverandørerne* direkte afvise tanken om at gå over til jern og damp. At stemple denne holdning som udtryk for ren og skær stivsind og manglende tiltro til jern og damp vil dog være en misforståelse. Snarere bundede den i erkendelsen af, at en fremtidig åbenråflåde af jerndampere overhovedet ikke ville kunne danne grundlag for ens virke som selverhvervende håndværksmester. Man kunne ikke bare begynde at fremstille et nyt produkt, der krævede ganske andre former for ekspertise og praktiske færdigheder samt et langt mere omfattende og kostbart produktionsapparat end ens hidtidige håndværksvirksomhed.

Betragtet under ét var det altså begge de dominerende komponenter bag egnens skibsfart, der så at sige svigtede. Men mens der ikke var nogen vej tilbage for underleverandørerne, så klarede en del af kaptajnsmiljøet sig dog, omend det fremover kun var få beskåret at kunne gå i land og blive skibsredere. For mens håndværkernes ellers højt udviklede ekspertise simpelthen diskvalificeredes af dampskibene, så var der dog brug for kaptajner til at føre den flåde af dampere, der på Michael Jebsens initiativ begyndte at vokse frem fra slutningen af 1870'erne. Dette rederi gav i de følgende år beskæftigelse til adskillige »omvendte« sejl-skibskaptajner, der næppe selv kunne have finansieret deres egen overgang til damp, men

som dog – eventuelt støttet af slægtninge – kunne stille med en vis mængde driftsmidler og dermed bidrage til, at damperne i nogen udstrækning kunne finansieres med konjunkturresistente midler.

Blev Jebsen-rederiet i de første år ledet fra Rotterdam, var der dog for igangsætterten ingen tvivl om, hvad udgangspunktet var og burde være. Blandt kaptajnerne møder man navne som Bendixen, Bruhn, Davidsen, Hohlmann og Matthiesen for nu blot at tage nogle fra alfabetets første halvdel – slægtsnavne, der gennem generationer går igen i egnens maritime elite. Heller ikke ude omkring i verden skulle der herske tvivl om, at rederiet repræsenterede en videreførelse af den standard, der havde skaffet Åbenrå et godt omdømme i handels- og søfartskredse. Fra første færd markeredes det med store bogstaver i skibenes agterstav, at hjemstedet var »APENRADE«, og fra masten vajede rederiets flag med de tre makreller fra Åbenrås byvåben.

Skønt det en overgang så faretruende ud, lykkedes det altså alligevel for en del af kaptajns- og redermiljøet at klare den vanskelige overgang fra træ og sejl til jern og damp. En effekt af omlægningen var imidlertid, at man ved udelukkelsen af de mange lokale underleverandører som *producenter* også afskar sig selv fra dem som *investorer*. Derved tabtes et betydeligt finansielt bagland, der kun i nogen grad erstattedes af andre konjunkturresistente investorer. Resten af tomrummet måtte udfyldes ved at opsplutte skibene i massevis af småparter, hvoraf næppe over en tredjedel dog blev afsat på Åbenråegnen.

Alt i alt blev man på denne måde mere afhængig af udenforstående investorer, især i form af småsparere, som antagelig lokkedes af muligheden for en bedre forrentning, end f.eks. banker og sparekasser kunne tilbyde. Som følge heraf har denne kapital – i hvert fald i princippet – også været mere følsom overfor eventuelle ringe eller udeblevne dividender. Dette kan igen have medført et pres på

redere og skibsførere i henseende til en mere gevinstorienteret disponering og daglig drift af skibene.

Sammenlignet med sejskibstiden må man altså sige, at ståstedet for den åbenråske dampskibsflåde både i geografisk og strukturel forstand er delvist ændret. Men fik det konsekvenser for søfartens konstante og centrale komponenter – de driftsmiddelejende redere og kaptajner – at de i større omfang end i sejskibstiden måtte indsluse en vis mængde mere eller mindre ægte kapital, så ændrer dette dog ikke i sig selv på den allerede beskrevne livsformsspecifikke problematik og den tænke-måde, der lå til grund for deres investeringer og formål med at drive skibsfart. For dem var det fortsat konsolideringen og videreførelsen af slægtens erhvervstradition og driftsmidler, der var det centrale.

Med dampskibenes udstykning i massevis af parter var det ikke længere forbeholdt de absolut mest velstillede af egnens beboere at investere og få del i overskuddene fra skibsfarten. Nu kunne også jævne folk være med. Som tidligere nævnt sagde man i Åbenrå omkring år 1900, at hvis man satte sine sparepenge i banken, gav de 5% i rente om året, men med en skibspart kunne man være heldig at få 25%.<sup>23</sup> Sådanne let tjente penge må imidlertid også have været velkomne, for byen rantes som helhed hårdt af skibsfartens omstilling. Ligesom skibsbyggeriets blomstring i sin tid havde bidraget til befolkningstilvæksten, så mistede mange familier deres levebrød, da afblomstringen slog igennem. I årene 1878-82 skal mere end 1.000 mennesker eller 15-16% af indbyggerne være udvandret eller flyttet, »men mange blev og faldt fattigvæsenet til byrde.«<sup>24</sup> Også til søs blev det sværere at finde arbejde. Mens byens sejskibsflåde i 1880 havde en samlet besætning på 498 mand, så var antallet i 1890 sølle 41. Ganske vist var der i mellemtiden opstået en ikke ubetydelig dampskibsflåde, men her var i det store og hele kun officererne bosiddende på åbenråeg-

nen; skibene fór fortrinsvis i Østen og havde kinesere på de lavere poster.<sup>25</sup>

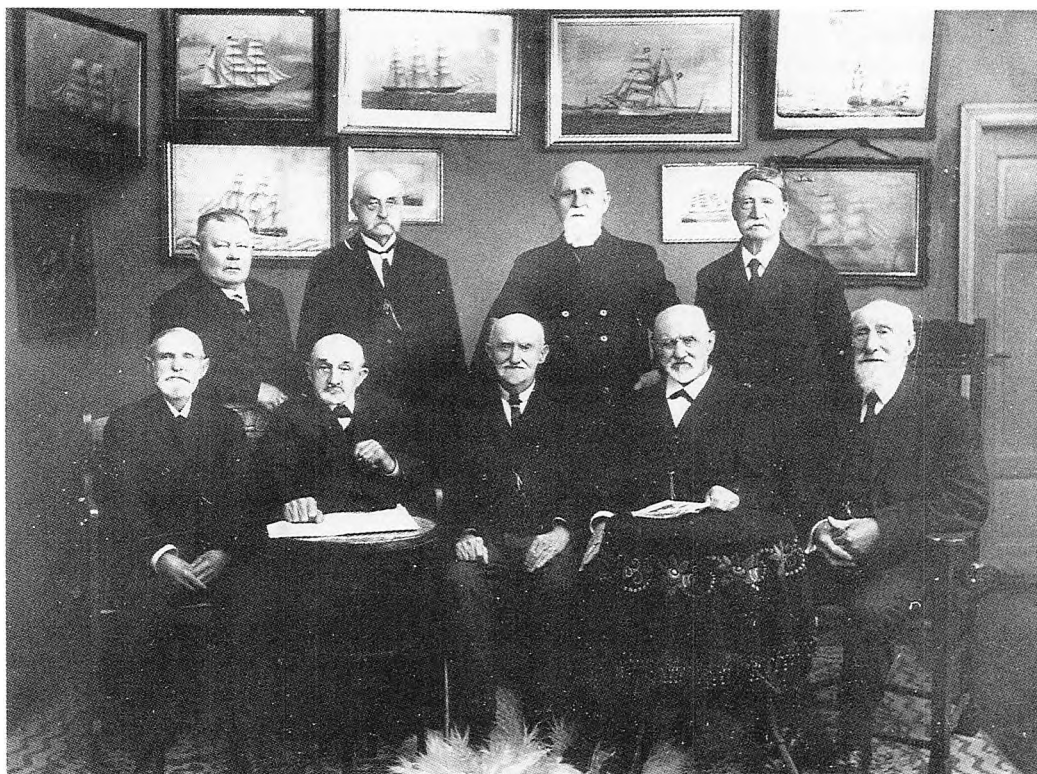
Med søfartens svindende betydning som eksistensgrundlag for lokalbefolkningen mindskedes vel efterhånden også den førhen almindelige interesse omkring erhvervets mest fremtrædende skikkelser. Endnu omkring år 1900 hædrede byen Michael Jepsens minde ved at omdøbe en af gaderne ved havnen, Schiffbrücke, til Michael Jepsen-Strasse – et navn, der til manges fortørnelse atter ændredes til Skibbroen efter Genforeningen i 1920. Ligeledes var Jepsen den sidste af egnens skibsredere, der blev gravsat under stor deltagelse fra byens indbyggere.<sup>26</sup>

Hvorledes en sådan jordefærd kunne forme sig i åbenråsøfartens glansperiode skildres af lokalavisen Frias redaktør, Fr. Fischer, i en reportage fra Jørgen Bruhns begravelse i 1858.<sup>27</sup> Ved denne lejlighed udfoldedes et ceremoniel, der glimrende sammenfatter de centrale elementer i ikke blot hans tilværelse men i den livsform, han var eksponent for: både *søen, slægten og hjemstavnen* var repræsenteret:

»Et mere uskrømtet udtryk af almindelig agtelse for en hensovet har vor by vistnok aldrig seet, end det, der i forgårs blev leveret ved afdøde agent J. Bruhns jordefærd. Et følge af omtrent 300 mennesker havde frivilligt indfundet sig, og uden familiens medvirkning var der bleven arrangeret en højtidelig sørgeprocession. Da efter en sørgetale i huset (på Storetov) liget af den den afdødes egne børn og beslægtede var bleven båret udenfor, stillede sig som bærere af kisten en talrig skare af skibstømmerfolk fra værftet på Kalvø og de herværende værfter; tvende med flor behængte dannebrogsgflag blev bårne i spidsen for processionen. Efter tømmermændenes kæfte fulgte, umiddelbar foran kisten, tvende sørgemarskaller med florumvundne marskalstave, og på hver side af kistens hovedende bares tvende dannebrogsgflag med sørgeflor. Umid-

delbar efter kisten fulgte fem af den afdødes børnebørn, derpå hans børn og beslægtede, og siden det talrige følge, bestående af samtlige herværende honoratiore og de fleste af byens borgere... Ved byens udgang trådte håndværksmestre i tømmerfolkernes sted som bæ- rere af kisten, der ved kirkegårdens port blev

modtagen med sørgemusik, og derfra indtil graven båret af den afdødes standsfæller, her i byen hjemmehørende skibscapitainer... Efter at kisten under sørgemusik var nedsænket i graven og jordpåkastelsen skeet, vendte følget tilbage til byen«.



De sidste åbenråske sejlskibskaptajner fotograferet den 27. april 1928. Siddende fra venstre: Johan Petersen, Hans M. Krag, Carl Prehn, C. C. Fischer og Nis Schau. Stående: Nis Balzer, Johann Matthiesen, Jacob Bruhn og Jacob Hohlmann. De sidste fire fortsatte karrieren om bord i dampere, efter at sejlerne havde sunget deres svanesang, Petersen forsøgte sig som diamanthandler i Sydafrika og var en tid hotelejer, mens Krag drev landbrug og kreaturhandel hjemme på Løjt. Også Fischer gik på sin vis over til damp – dog først efter at han i 1882 forlod søen, idet han oprettede et dampvaskeri og en badeanstalt i Åbenrå.

1. Mørkegaard, Rasmussen og Rung (se litteraturlisten).
2. Højrup 1983.
3. Freia 1855. Se Japsen 1935 s. 83.
4. Oplysningerne om Jørgen Bruhn stammer fra Kaptajn Hans Bruhns erindringer, Larsen a og b, Japsen 1935 og 1961, Åbenrå bys historie II og Skatteliste for Åbenrå 1854.
5. Larsen (b) mener med henvisning til byarkivets mandskabslister, at Jørgen Bruhn først kom til søs som 15-årig, nemlig i 1796 som »dreng« på den 102 cl. store *Aeolus*, der førtes af nævnte kaptajn Holdt. Da der imidlertid langt fra er bevaret mandskabslister for samtlige åbenråskibe i 1790'erne, må Hans Bruhns udsagn dog foreløbig stå til troende.
6. Commercelæster: herefter forkortet cl. Omregnet til nutidens mål kan 1 cl. sættes til 2 nettoregistertons (nrt.). Her såvel som i de følgende kapitler er det iøvrigt valgt at *ikke* at korrigere for den såkaldte sjettedelsmoderation, der mellem 1672 og 1825 hemmeligt nedskrev danske handelsskibes officielle tonnage med 20%. Der er ligeledes set bort fra eventuelle mindre statistiske unøjagtigheder som følge af den i 1830 indførte nye skibsmålingsmetode. Se evt. A.M. Møller 1981 s. 44 ff. samt 1988 s. 25 ff.
7. Schlaikier s. 96.
8. Beskrivelsen af Jacob Bendixens karriere bygger på Kamphøveners 1974, Freia den 4. juli 1863, Japsen 1935 og 1961, Hans Bruhn samt Åbenrå byarkivs skibs- og mandskabslister.
9. Japsen 1935 s. 81.
10. Også Matthiesens karriereforløb er rekonstrueret på grundlag af forskellige kilder, nemlig Japsen 1935, Hans Bruhn, Skibslisterne, Åbenrå bys historie II samt Mercantilkalenderne.
11. Rabens karriere er rekonstrueret på grundlag af Folketællingerne, Skibslisterne, Kamphøveners 1974, Krieger, Japsen 1935 og 1943, Åbenrå bys historie III samt J. Jacobsen.
12. Krieger. Dette citat bringes i min oversættelse (fra tysk), hvilket også vil være tilfældet med samtlige senere citater fra fremmedsprogede kilder.
13. Oplysningerne om Michael Jebsen stammer fra Emma von Hassel, Hieke 1953 og Åbenrå bys historie III.
14. Som eksempler, der dækker såvel sejl- som dampskibstiden, kan nævnes: Richardt Richelsen, Åbenrå (1786-1864), Hans Detlef Bruhn, Høgebjerg (1790-1858), Boy Bendixen, Stollig (1792 - ca. 1862), Hans Bruhn, Nymølle (1813-93), Jørgen Bruhn, Stollig (1831-87), Hans Marcussen Krag, Barsmark (1845-1928) og Jep Closter, Dyrehave/Åbenrå (1860-1946).
15. Hans Bruhn s. 8.
16. Japsen 1935 s. 83 og 1943 s. 156.
17. Hassel s. 117.
18. Schlaikier s. 117.



1. Åbenrå bys historie II s. 142.
2. Japsen 1935 s. 59 ff. samt A. M. Møller 1988 s. 43 ff.
3. Lassen 1979 s. 5.
4. Stadsretten, også kaldet »skråen«, findes gengivet i bl.a. Marstrand (s. 91); se især paragraferne 8, 12 og 26-28.
5. Citeret efter Marstrand s. 109. I »Efterretninger om kjøbstaden Apenrade 1764« nævnes, at »Søfarten er vel bleven dreven i forrige tider, men det har ikke været af nogen betydning, de har ikke haft meere skibe, end de nødvendig brugte til at transportere deres fisk og andre vare med« (Efter Hvidtfeldt 1947 s. 56).
6. Åbenrå bys historie I s. 62.
7. Kroman s. 23 ff. og Meesenburg s. 14.
8. Åbenrå bys historie I s. 60.
9. Dyssel s. 26 ff. Han nævner bl.a., at »ifald man ikke har heste, som ere vandte til at gå ned af høje bierge«, er det vanskeligt at passere ned af bakken ved Brunde med vogn uden brug af »en maskine, som de kalder en skre, at sætte på hjulene«.
10. Japsen 1935 s. 5 f.
11. Lassen 1979 s. 5 og 7.
12. Gregersen s. 60 f.
13. Japsen 1961 s. 26.
14. Meesenburg s. 14 og Kroman s. 25 f.
15. Japsen 1961 s. 26.
16. Gregersen s. 66 ff.
17. Gengivet efter Hvidtfeldt 1937.
18. Grove-Stephensen s. 52.
19. Michelsen 1940 s. 222 og Japsen 1961 s. 28.
20. Japsen 1961 s. 31 og 56.
21. A. M. Møller 1988 s. 30 f.
22. Dette forudsatte, at man lod sig optage i det københavnske skipperlaug og desuden tog borgerskab samme sted (Hassø s. 45 ff.), hvilket mindst 54 lokalt fødte eller bosiddende kaptajner ses at have gjort i årene 1777-1806 (Grove-Stephensen i ÅBM).
23. Brockstedt 1975 s. 278 ff., 288 ff., 300 og 324.
24. Japsen 1961 s. 56 f. Se dog kapitel 3 note 37.
25. Brockstedt 1975 s. 292 ff.
26. Citeret efter Schlaikier s. 176.
27. Citeret efter Japsen 1935 s. 69.
28. Japsen 1935 s. 70.
29. Japsen 1935 s. 68.
30. Michelsen 1940 s. 226.
31. Schlaikier s. 61. Se også Krieger s. 294. Som et sidestykke til anekdoten om brasilianernes forestillinger om Åbenrå fortæller Krieger fra denne epoke, at man i Kina sagde: »Tyskland ligger i Hamborg, og kejseren af Hamborg bor i Åbenrå«.
32. Tallene stammer fra Japsen 1935 s. 61.
33. Japsen 1935 s. 13.
34. Schlaikier s. 23.
35. Japsen 1935 s. 61.
36. Brockstedt 1975 s. 282.
37. Flensborg bys historie 2 s. 233 ff.
38. Brockstedt 1975 s. 284 og 286 samt Holm-Petersen 1975 s. 8 f.
39. Som note 34.
40. Vedrørende forholdene i kongeriget: se A. M. Møller 1988, især s. 43 f.
41. Som note 35.
42. Som note 35.
43. Schlaikier s. 22. Hertil skal lægges småfartøjerne samt et par dampere, som Schlaikier ikke medregner.
44. Åbenrå bys historie III s. 96.
45. Brockstedt 1975 s. 231 f.
46. Schlaikier s. 183 og Holm-Petersen 1975 s. 9.
47. Japsen 1961 s. 57.
48. Oplysningerne stammer fra Åbenrå bys historie II s. 97, Schlaikier s. 21 f., skibslisterne samt Japsen 1961 s. 56 f. Det skal understreges, at tallet for 1740'erne kun omfatter de forhyrede *matroser*, samt at tallet for 1879 ikke omfatter byens småskibe og 2 dampere.
49. Under Åbenrå amt hørte bl.a. Løjt sogn samt Slotsgade i Åbenrå, og her var en betragtelig del af de i amtet fødte søfolk bosiddende. Af de ialt 200 søindrullerede, der omkring 1750 boede i amtet, stammede 93 fra Løjt sogn (Holdt 1976 s. 80). At løjtingernes deltagelse i søfarten imidlertid var stigende fremgår af, at sognet i 1759 kunne mønstre 126 søfarende, nemlig 15 kaptajner, 19 styrmænd og 92 menige. Dette er uægtelig en kontrast til de kun tre søfarende husstandsoverhoveder, der ifølge Åbenrå amts jordebog var hjemmehørende på Løjt ved århundredets begyndelse, i 1704 (Løjt sogns historie s. 166 f.).

50. Udregnet på grundlag af de bevarede »Lister over skibenes mandskab 1759-1810« i Åbenrå byarkiv. Se tillige ÅBM mus.sag nr. 40,6.
51. Japsen 1961 s. 25.
52. I byarkivet findes ganske vist en pakke med forhyringskontrakter, men dels dækker disse kun en kortere årrække (1851-1867), dels oplyser de intet om søfolkenes fødested eller bopæl, og endelig er der kun bevaret få fra hvert år.
53. Forarbejderne hertil findes i ÅBM mus.sag nr. 40,6.
54. Japsen 1961 s. 109 f.
55. Se ÅBM mus.sag nr. 40,6.
56. Som eksempel kan nævnes den 120 cl. store fregat Maria, der i midten af 1830'erne overvejende sejlede på Syd- og Nordamerika samt Sydeuropa uden at aflægge besøg i Åbenrå. Af den 16 mand store besætning stammede 9 fra Åbenrå eller Løjt, 3 fra Haderslev amt (heraf 1 senere bosat i Åbenrå), 1 fra København (senere gift og bosat i Åbenrå), 1 fra Sydamerika (en overgang bosat på Løjt), 1 fra Ballum og 1 fra Gilleleje (Hans Bruhn s. 141 ff.).
57. Der kan her henvises til eksempler i Hans Bruhn s. 97 (ca. 1830), kaptajn Eschel Krabbs erindringer (1841, 1842, 1847, 1850 mfl.) samt H. M. Krag s. 35 (1868).
58. 1961 s. 57.
59. Schlaikier s. 69.
60. Schlaikier s. 70.
61. Mercantilkalenderen 1860.
62. H.M. Krag s. 68.
63. Schlaikier s. 69.
64. Liisberg II s. 508 og I s. 367 f.
65. Tallene stammer fra Japsen 1935 s. 78, som bygger på de førnævnte hyrekontrakter. – Det kan tilføjes, at de store variationer mht. kokkenes lønniveau hænger sammen med, at madlavningen i nogle tilfælde varetoges af en voksen, velkvalificeret person, mens den i andre tilfælde var overladt til den yngste (eller mindste) »mand« ombord, dvs. en dreng.
66. Brockstedt 1975 s. 329 og Hans Bruhn s. 36.
67. Dette og det følgende citat stammer fra afsnittet om søret i Liisberg II s. 681 ff.
68. Ordene er Hans Bruhns (s. 121), der som styrmand selv deltog i afstraffelsen. – Af disse erindringer fremgår, at Hans Bruhn – skønt redersøn – heller ikke selv blev sparet, men også at der var stor forskel på, hvor strengt de enkelte kaptajner håndhævede disciplinen. Fra sin første rejse, hvor han som 13-årig sejlede med onklen Hans Detlef Bruhn, fortæller han således, at han fik »mangen lussing eller spark ... af oncle. I det heele ... var oncles behandlingsmåde mod sine undergivne temmelig barsk og hård (s. 88 ff.). Omvendt beskrives en anden af onklerne, Jacob Bendixen, med hvem han senere sejlede på Creole (I), som »overmåde meget afholdt af ... (bl.a.) mandskabet«; »han var også en ganske dygtig søemand, når det gjaldt, dog kunde han nok have været lidt skarper i sin commando, og skeete der også mangen uordninger ombord, som captainen aldrig fik at vide« (s. 102). Da Hans Bruhn senere blev 2. styrmand her under Boy Bendixen, »var jeg rigtignok kommet i en anden skole, hvor der herskede diciplin ..., dog blev man snart vant hertil, og fandt jeg det tilsidst behageligere endsom i Creole« (s. 115).
69. Mørkegaard 1987.
70. A. Michelsen s. 4.
71. S. 74. 2. styrmanden stod traditionelt for proviantforvaltningen.
72. Henningsen 1981 s. 100 og Schlaikier s. 75. Også de følgende citater stammer fra Schlaikier (s. 85).
73. Japsen 1961 s. 112.
74. Holdt 1976 s. 98 f.
75. Som eksempel er allerede nævnt Flensborg. En parallel hertil er søfarten fra Fåborg (Mortensøn 1979).
76. Efter Niermann s. 251, der i 1787 gengiver et håndskrevet manuskript fra ca. 1710.
77. Byarkivet nr. 261 læg c. Titlen er misvisende, idet fortegnelsen kun omfatter 170 personer – efter alt at dømme byens næringssskattepligtige borgere.
78. Niermann s. 250.
79. Japsen 1935 s. 59. Til sammenligning tjener, at i Flensborg og Haderslev levede henholdsvis 8,4% og 10,5% af søfart.
80. Tallene stammer fra Japsen 1961 s. 25 f. samt 1935 s. 13. Tallet for 1709 omfatter ikke landsognet og Slotsgade men kun Åbenrå købstad.
81. Gregersen s. 71 og Schlaikier s. 21.
82. Japsen 1943 s. 176.
83. Gregersen s. 58.

84. Schlaikier s. 7 ff.  
 85. Åbenrå bys historie I s. 219.  
 86. Åbenrå bys historie II s. 92.  
 87. Japsen 1943 s. 153.  
 88. Schlaikier s. 16.  
 89. Hans Bruhn s. 17.  
 90. Japsen 1943 s. 150.  
 91. Hans Bruhn s. 37.  
 92. Som note 90.  
 93. Niels Jacobsen s. 57.  
 94. Hans Bruhn s. 61 f., Holm-Petersen 1975 s. 10 f. samt Japsen 1943 s. 152.  
 95. Kamphøvenner 1974.  
 96. Japsen 1943 s. 153 ff. og Jacob Jacobsen.  
 97. Japsen 1943 s. 153. På denne baggrund forstår man, at det ikke var nogen tilfældighed, at grundlæggeren af Svendborgs vel nok berømteste træskibsværft gennem tiden, Jørgen Ring Andersen, som nyudlært skibstømrer i begyndelsen af 1860'erne »var ... en tid på Skifter Andersens værft i Åbenrå for at sætte sig ind i skibskonstruktion og skibsbyggerkunst« (Holm-Petersen 1963 s. 21).  
 98. 1935 s. 56 f.  
 99. Japsen 1943 s. 164.  
 100. Japsen 1943 s. 165.  
 101. Schlaikier s. 35 f.  
 102. Japsen 1943 s. 168. Den følgende opgørelse er fra samme værk s. 174.  
 103. Schlaikier s. 45.  
 104. Hans Bruhn s. 25 f.  
 105. Jacob Jacobsen.  
 106. Dragsbo s. 11.  
 107. Åbenrå bys historie III s. 28.  
 108. 1935 s. 62.  
 109. Larsen b s. 109.  
 110. Hans Bruhn s. 47 og 49.  
 111. Hans Bruhn s. 47 og 49 samt skibslisten 1841.  
 112. Hieke 1953 s. 219 ff.  
 113. Japsen 1935 s. 65 f. Oplysningerne om skibenes drægtighed er dog fra mercantilkalenderne.  
 114. Japsen 1935 s. 64.  
 115. Her kan fra Hans Bruhns erindringer (s. 45 f. og 59) nævnes skibene Comet, Creole (I) og Cybele.  
 116. Det gælder f.eks. skibene Håbet og Maria (Hans Bruhn s. 45 og 49).  
 117. To eksempler findes i Hans Bruhn s. 58 og 63.  
 118. Hans Bruhn s. 43 ff.  
 119. Japsen 1935 s. 78. – At en del af kaptajnerne stammede fra og fortsat boede på Løjt, var i øvrigt langt fra noget nyt. Allerede i 1747 klagede borgerne i Åbenrå over, at de gik glip af fortjeneste, fordi næsten 20 skipper boede på Løjt og selv forsynede deres skibe med proviant, som de førte med sig fra landet istedet for at købe den i byen (Hvidtfeldt 1937 s. 164).  
 120. Løjt sogns historie s. 170 f.  
 121. Ifølge hyrekontrakt af 6. september 1853 (Åbenrå byarkiv 164 a).  
 122. Hans Bruhn s. 58 f.  
 123. Et par eksempler findes i Hans Bruhn s. 118 og 36 f.  
 124. Se f.eks. Henningsen 1972.  
 125. Schlaikier gengiver to eksempler s. 72 f.  
 126. Schlaikier s. 86 f.  
 127. Niels Jacobsen s. 40 f. samt Japsen 1943 s. 174.  
 128. Det første gælder en reder som Michael Jebsen (Hieke 1953 s. 43), mens f.eks. Boy Bendixen udførte arbejdet uden vederlag (se brev af 3. februar 1857 i Hans Matthiesens kopibog, LAÅ, Søfartsafd. nr. 29).  
 129. Hans Bruhn s. 80 ff. samt folketællingen for Kalvø 1855.  
 130. Hans Bruhn s. 66 ff.  
 131. Hans Bruhn s. 13 ff.  
 132. Citatet stammer fra Hans Bruhn (s. 35), hvis årstalsangivelser ikke i alle tilfælde er helt pålidelige.  
 133. Hans Bruhn s. 27.  
 134. Se f.eks. Schlaikier s. 201, Japsen 1935 s. 79 samt Holdt 1982.  
 135. Folketællingen 1845. – At holde privatlærere var ikke ualmindeligt blandt de redere og kaptajner, der var bosat udenfor købstaden. Det gjorde Jørgen Bruhn også, da han i 1820'erne boede med sin familie på Nymølle (Hans Bruhn s. 87). Det samme gælder ifølge folketællingerne kaptajn J.C. Matthiesen i Dyrehave og familien på Dalholt 1835. I 1840 holdt man endog både en huslærer og en guvernante på Høgebjerg. Huslærere finder man endvidere hos kaptajn P.J. Eskildsen i Dyrehave i 1840 og i 1860 hos Hans Bruhn på Nymølle samt kaptajn Wolle Jessen Schmidt på Skarrev.

136. Holdt s. 1976 s. 98 og 1982 s. 5. Se også H.M. Krag s. 45.
137. Her gengivet i Hans H. Tofts oversættelse (1983).
138. Nemlig en anden – eller rettere: tredje Hans Bruhn (1825-1906), der ligesom sin far og onklerne havde været kaptajn (Hans Bruhn s. 26 og Holdt 1982 s. 271).
139. Nic. C. Nielsen s. 49 f.
140. S. 42.
141. Ahrenkiel s. 112.
142. Hassel s. 127.
143. Hans Bruhn s. 84.
144. Hans Bruhn s. 41.
145. Ahrenkiel s. 114 f.
146. ÅBM mus.sag nr. 37.
147. S. 21.
148. Hans Bruhn s. 77 og 114.
149. Bodenhoff s. 97.
150. Japsen 1935 s. 64.
151. Hassel s. 127 og 115.
152. Ahrenkiel s. 113.
153. Hans Bruhn: *Erinnerungen ...* s. 43.
154. (Jo)Hanne Dahls erindringer (ÅBM mus.sag nr. 37).
155. Hans Bruhn s. 18. I sin dagbog for 1867 (september) omtaler også kaptajnhustruen Caroline Overbeck lystsejladser, herunder netop en tur ud til Strågård, hvor bl.a. »Onkel Gustav« Raben deltog.
156. Se indledningen.
157. Indledningen til Hans Bruhns erindringer (s. 8). – At Jørgen Bruhn »lønnede sine folk godt«, bygger Hvidtfeldt formodentlig på følgende passage i Hans Bruhns erindringer (s. 36): »Han betalte sine captainer stedse honorabelt, bestandigen deres 5% caplaken og med 32 rbd. månedspenge, og hvad kahytsfragten angik da på en passende term efter tidens omstændigheder.« Talen er altså kun om kaptajnerne, og intet tyder i øvrigt på, at Bruhn, hverken i henseende til disse eller de øvrige søfolk, var mere spendabel end de andre lokale redere, hvad Hans Bruhn da heller ikke påstår.
158. Japsen 1943 s. 155 f.
159. Japsen 1935 s. 159.
160. Japsen 1943 s. 155.
161. Hans Bruhn s. 47 og 29 f.
162. S. 130.
163. Japsen 1935 s. 85.

1. De vigtigste, trykte inspirationskilder til kapitel 2 er, udover *Det glemte folk*, Højrup 1983, Højrup 1984, Højrup u. å., Christensen & Højrup 1989 og Althusser 1976.
2. På dette punkt afviger denne samfundsmodel tillige fra klassisk økonomisk teori såvel som fra strukturfunktionalistisk sociologi og etnologi.
3. Derimod udsiger begrebet intet om, hvorledes den enkelte arbejdsgruppe skal være struktureret og rekrutteret og ej heller om dens størrelse, hvordan arbejdsdelingen, besiddelsen og fordelingen er organiseret inden for gruppen. Endelig fastlægger begrebet ikke, om og i givet fald hvordan faglige kvalifikationer og produktionsmidler overføres fra en generation til den næste. – Produktionsenhederne i den enkle vareproduktion kan derfor have meget forskellige udformninger, som må analyseres og specificeres i hvert enkelt tilfælde.
4. Denne juridisk definerede enhed findes også i en udvidet variant, *interessentskabet*, hvor flere personer som ejere er undergivet de samme forpligtelser som ejeren af en enkeltmandsvirksomhed. Historisk har interessentskabet en lang tradition bag sig inden for søfarten i skikkelse af partsrederiet.
5. På denne baggrund må virksomhedernes indførelse af akkordsystemer, bonusordninger o.lign. ses som midler til at sikre en produktiv anvendelse af arbejdstiden – midler, som har til formål at råde bod på, at tilskyndelsen til optimal anvendelse af arbejdstiden netop *ikke* er tilstede i lønarbejdet som praksis.
6. Empirisk findes den karriereorienterede praksis i en række forskellige varianter, hvis særlige træk og eksistensbetingelser må analyseres og specificeres særskilt. På dette sted er det tilstrækkeligt at nævne, at en succesfuld karriere ikke nødvendigvis indebærer, at man stiller mod og opnår den absolutte toppost i en virksomhed.
7. Baggrunden herfor er i sidste ende den *akkumulationstvang*, som kapitalen er underkastet. Denne betinges igen af, at virksomhederne, hvor de værdier skabes, som er grundlaget for det hele, må deltage i et veritabelt teknologikapløb og derfor hele tiden må tilføres yderligere kapital.
8. Det skal her understreges, at en enkelt-kapital lige så vel kan ejes af et selskab, en fond osv. som af en individuel person.

1. I søfarten er der selvfølgelig ikke tale om produktion i samme forstand som ved egentlig fremstillingsvirksomhed, hvor en råvare hentes ind i produktionsenheden og forarbejdes for siden at sendes ud som et kvalitativt anderledes produkt i den anden ende. Denne forskel er dog principielt uvedkommende for produktionsmådebegrebet som teoretisk redskab. – At søfarten hører til de såkaldte serviceer, hvor hverv indebærer blot, at den enkelte produktionsenhed er underkastet nogle specielle vilkår, hvilket vil fremgå senere i kapitlet.
2. Se kapitel I samt Gregersen s. 61 ff.
3. Hvor ordet »kapital« i det efterfølgende optræder i *anførselstegn* og i *citater*, menes blot *investerede penge* og altså ikke nødvendigvis kapital i egentlig forstand (jfr. afsnittene »Merværdi og kapital« samt »Profitratens distribution af kapitalen« i kapitel 2).
4. Det samme er tilfældet for Schlaikiers ellers meget omfangsrige uddrag af skibslisterne samt Handbuch für die deutsche Handelsmarine (s. 135-62). – For en kildekritisk introduktion til såvel skibslisterne som mercantilkalenderne: se A.M. Møller 1981 s. 9 ff. samt 1988 s. 17 ff. og s. 51 ff.
5. Udskrifterne af disse skibslister og -fortegnelser samt et kartotek over samtlige parthavere er overdraget til Aabenraa Museum, hvor de er offentligt tilgængelige.
6. Barfod s. 62 og 170.
7. Gregersen s. 74.
8. Arbejdet med at identificere investorerne i såvel 1713-skibslisten som senere er udført på grundlag af dels arkivalsk materiale og dels trykte kilder. Af praktiske grunde må der gives afkald på at føre bevis for hver enkelt af de mange hundreder af identifikationer, der er foretaget. I stedet henvises her én gang for alle til kildefortegnelsen generelt og i særdeleshed til følgende særligt benyttede kilder:  
Kamphøvenere: Borgerskaber i Åbenrå 1686-1867,  
Kamphøvenere: Åbenrå handelsstandsforening 1847-1947,  
Åbenrå bys historie I-III,  
Gregersen: Bidrag til Åbenrås økonomiske historie indtil ca. 1730,  
Japsen: Den nationale udvikling i Åbenrå 1800-1850,  
Japsen: Åbenrå bys økonomiske historie 1850-64,  
Schlaikier: Åbenrå søfarts historie,  
Holm-Petersen: Under sejl i fjernøstlige farvande,  
Holdt: Gårde og slægter i Løjt sogn,  
Hans Bruhns erindringer,  
samtlige skibslister for Åbenrå,  
samtlige mercantilkalendere for Åbenrå,  
Fortegnelse over Åbenrås indbyggere og deres erhverv ca. 1710,  
Lister over skibenes mandskab 1759-1810 og Folketællinger for Åbenrå købstad og landsogn samt Løjt sogn 1769, 1803 og 1835.  
Se endvidere note 5.
9. Det skal her indskydes, at parternes størrelse varierede meget – fra 2/3 til 1/32 – og at det er teknisk muligt at opgøre hver af de følgende kategoriers nøjagtige *andele*. Når dette alligevel er undladt, skyldes det for det første, at der savnes oplysninger om skibenes alder i 1713, hvorfor en sådan opgørelse heller ikke præcist ville udtrykke, hvor stor en andel af den *faktiske* »kapital« den enkelte står for. For det andet er det senere materiale i denne henseende for spinkelt til at kunne bære systematiske sammenligninger.
10. Åbenrå bys historie I s. 234.
11. Gregersen s. 83.
12. Fra andre søkøbstæder kendes eksempler på, at håndværkere og handlende nærmest var tvunget til at tage parter i skibe for derved at sikre sig leverandørretten. Til gengæld kunne de så tage sig bedre betalt for de leverede varer og tjenester (Henningsen 1972 s. 102 ff.).
13. Åbenrå bys historie I s. 213.
14. Se H. H. Toft 1935-36.
15. Se Paulsen.
16. 3 af disse kaptajner optræder på listen over egnens største redere i 1713.
17. Se f.eks. Henningsen 1972 s. 110.
18. Se f.eks. Hasslöf mfl. (red.) s. 106 f. samt Henningsen 1972.
19. Liisberg II s. 698 ff.
20. Vedtægterne gengives af Schlaikier s. 128 ff. Sammenlign iøvrigt med artikel 13 i det sønderborgske skipperlaugs vedtægter fra 1680, som er næsten tilsvarende (Knudsen s. 14).
21. Åbenrå bys historie I s. 200 ff., II s. 54 f. og 98, Lassen 1979 s. 12 samt Thyssen s. 374 f.

22. Åbenrå bys historie II s. 33.
23. »I de søpas, byen lod udstede for sine skippe-  
re, betonedes det atter og atter, at de var hjem-  
mehørende i »det suveræne hertugdømme  
Slesvig og ikke hørende til det danske rige«. Et sådant søpas var udmærket til brug for en  
skipper, der skulle anløbe svensk havn. Gjaldt  
sejladsen derimod en fransk havn, kom der i  
skipperens søpas til at stå, at han var hjem-  
hørende i »det suveræne og neutrale Slesvig,  
som ikke hørte til det romerske rige«. Fran-  
kris hovedmodstander i den spanske arveføl-  
gekrig fra 1701 til 1713 var jo Østrig, hvis  
hersker var den tysk-romerske kejser« (Åben-  
rå bys historie I s. 229 f).
24. Åbenrå bys historie I s. 235 ff.
25. Udtrykket stammer fra en petition til kongen  
fra »samtl. negotierende borgere og skipper  
i staden Apenrade«, dateret 14. marts 1713.  
(Schlaikier s. 11).
26. Åbenrå bys historie II s. 6.
27. Henningsen 1972 s. 106.
28. Sagen er her fremstillet en smule forenklet,  
idet der strengt taget må sondres mellem for-  
holdene i parts- og enerederier: Hvor kaptaj-  
nen selv er enejer, betinges han position som  
øverstbefalende ganske rigtigt af, at han som  
indehaver (af skibet og af arbejdskraften, som  
han har købt) suverænt besidder retten til at  
sætte sig selv i toppen af hierarkiet. I enheder,  
hvor kaptajnen ejer mindre end halvparten, er  
sagen derimod mere indviklet. Her er kaptaj-  
nens ret til at befale over de øvrige ikke kun  
betinget af, at han er medejer; den forudsætter  
tillige, at ejerne iøvrigt (eller rettere: majori-  
teten) er enige om, at netop han skal være  
kaptajn. I princippet er han så at sige ansat til  
at lede en virksomhed, han selv er medejer af,  
og han kan som bekendt »afskediges«, ved at  
majoriteten kræver skibet solgt. Omvendt må  
man imidlertid gå ud fra, at kaptajnens betin-  
gelse for at skyde sine penge i det pågældende  
skib er, at han også tildeles førerposten. Det er  
på denne baggrund, at vi siger, at også den  
parthavende kaptajns ret til at befale bygger  
på hans medejerskab: at netop *han* skyder  
penge ind betinger og forudsætter, at netop  
*han* bliver kaptajn, og som sådan repræsente-  
rer man ejerne og forvalter deres ejendom,  
herunder også den indkøbte arbejdskraft.
29. Gregersen s. 64.
30. Citeret efter Schlaikier s. 16 f.
31. Hansen s. 163.
32. Åbenrå bys historie II s. 76.
33. Der kan her henvises til Jacob Bendixens bre-  
ve til P. W. Lund (1820'erne) samt Eschel  
Krabbs erindringer (1850'erne).
34. Overdragelsessummen lød på 27.000 rdl.  
(Åbenrå bys historie II s. 100).
35. Japsen 1961 s. 81.
36. Se f.eks. Japsen 1961 s. 31.
37. Schlaikier s. 174.
38. Vel at mærke ifølge de officielle tal i skibs-  
listen. Netop i 1825 ophævedes jo den såkald-  
te sjettedelsmoderation (se indledningen, note  
6), men det er umuligt at afgøre, hvor mange  
af åbenråskibene der i den anledning nåede at  
blive ommålt samme år.
39. Det drejer sig om jagten Der kleine Johannes  
på 9 cl., som den pågældende styrmand siden  
1819 har ejet og sejlet sammen med skipperen.  
I 1827 er styrmanden blevet fører af jagten,  
den gamle skipper er død, men hans enke er  
fortsat medejer.
40. Hans Bruhn s. 29.
41. Om denne parthavende styrmand, H. J.  
Matzen, kan oplyses, at han samme år optræ-  
der som ejer og fører af kuffen Frau Catharine,  
der dog er slettet som solgt til København.  
Derfor kan han i samme skibsliste med god  
grund registreres som styrmand på jagten  
Catharina, 18 cl., som han ejer sammen med  
dennes skipper, Rasmus Hansen. Året efter er  
styrmand Matzen dog ude af billedet igen, idet  
han har solgt sin part i jagten til en anden  
åbenråer, Phillip Hundewadt. Heller ikke dette  
tilfælde af samarbejde og -eje mellem en skip-  
per og en styrmand fik altså nogen lang leve-  
tid.
42. Citeret efter Japsen 1961 s. 59.
43. Citeret efter Japsen 1961 s. 58.
44. Se f.eks. Hans Bruhn s. 37 samt de øvrige  
erindringer og biografiske værker i litteratur-  
listen.
45. Se Born s. 12 og 30.
46. Denne styrmand, Christopher Fr. Thomsen (f.  
1815), ejer part i briggen Courier, som han  
selv sejler med, og som føres af hans ligeledes  
parthavende bror, Jesper. Blandt skibets øvri-  
ge 10 parthavere træffes foruden repræsantan-

ter fra disses mødrende slægt (Koch) flere gamle kendinge såsom Jørgen Bruhn, dennes bror Hans Detlef, disses svoger Jacob Bendixen samt Casparus Barthelsen. – Heller ikke i dette tilfælde var der imidlertid tale om en varig konstellation. Endnu det følgende år optræder C. F. Thomsen som styrmand på skibet, men i 1843 er han erstattet af en anden. I 1847 tager han borgerskab som styrmand/kaptajn i Åbenrå, og måske er det denne C. Thomsen, der i mercantilkalenderen 1852 optræder som ejer og fører af skonnerten Cecilie Maria.

47. Der er her tale om et partnerskab mellem styrmand L. Hjersing og kaptajn P. Matzen, der sammen ejer og sejler med skonnerten Catharina på 48,5 cl. Med samme rollefordeling er de i samme liste registreret som ejere af skonnerten Amalie på 42,5 cl., som imidlertid angives at være forlist, hvorpå de to altså har anskaffet et nyt skib og videreført deres samarbejde. – Ifølge mercantilkalenderen blev styrmand Hjersing dog senest i 1852 selv fører og (medejer af et andet skib, briggen Immanuel på 81,5 cl., men så sent som i 1860 optræder han stadig som parthaver i Catharina, der fortsat føres af hans gamle makker.
48. Denne købmand Berg optræder iøvrigt i 1842 som medejer af et ålborgensisk, interessentskabsfinansieret dampskib, Iris (Henningsen 1972 s. 119 og H.M. Petersen III s. 95).
49. Schlaikier s. 115. Ifølge H.M. Petersen III s. 92 havde medaktionæren, Ingemar Woldsen i Husum, ejet damperen, siden den i 1840 leveredes som nybygning fra Newcastle. Skibet målte iøvrigt 34 cl. (34,5) cl., havde en 60 HK maskine og var bygget af egetræ. Under treårskrigen blev det beslaglagt og sat under dansk orlogsflag og anvendtes som bugser- og transportfartøj. Ellers sejlede skibet i indenrigspassagerfart – efter Holger Jacobsen at dømme forresten med ringe økonomisk udbytte – indtil det solgtes i 1856.
50. Bødecker var født i Åbenrå, hvor hans bror, der var købmand, stadig boede. Denne ejede iøvrigt parter i flere af Bruhns skibe.
51. Se nr. 91 i Fortegnelse over skibsbilleder i Aabenraa Museum.
52. Hieke 1953 s. 118 ff. – Iøvrigt var det kun omkring halvdelen af Jepsensskibene, der i 1911 overførtes til det nydannede aktiesel-

skab, nemlig fortrinsvis de der sejlede i linjefart.

53. Se kapitel I samt Japsen 1935 s. 67 ff.
54. Mercantilkalenderens commercelæster (a 5.200 pd.), som også forekommer i enkelte tilfælde senere, er omsat til nrt. ved at gange med 2. I 1871 angives tonnagen derimod i »Normallasten a 4.000 pd.«, svarende til en såkaldt hollandsk »trælastlæst«. Nrt.-angivelsen for året 1871 er fremkommet ved at gange »Normallasten« med 4.000 (= pd.), dividere resultatet med 5.200 (= 1 dansk cl.) og atter gange med 2 (= nrt.). - I senere fortegnelser anvendes næsten generelt nrt., men enkelte skibes tonnage angives i »Tons a 1.000 kg.«, hvilket er ganget med 2.000 (= pd.), divideret med 5.200 (= cl.) og atter ganget med 2 (= nrt.).  
Dette er imidlertid langt fra de eneste regnestykker og problemer, der måtte løses, før tabellen kunne opstilles. Eftersom mange af fortegnelserne tydeligvis har været anvendt som arbejdsredskab for embedsmændene, når listen for det eller de følgende år skulle udarbejdes, er de p.g.a. tilføjelser, rettelser og overstrøgninger ikke altid er helt enige om, hvornår de enkelte skibe har været hjemmehørende i Åbenrå og ej heller om tonnagen – hverken indbyrdes eller med de øvrige relevante kilder (Holm-Petersen 1975, Schlaikier, Hieke 1953 mfl.). En løsning på dette problem var selvfølgelig at tildele én kilde højeste autoritet, men dette er undladt, fordi ingen af kilderne kan betragtes som 100% skudsikre. Istedet er hvert enkelt skibs til- og afgang til listen samt lasteevne fastsat udfra det samlede materiale. Når det hertil føjes, at der er korriigeret for en række oplagte og gedulgte fejl (herunder både dobbelte og manglende registreringer samt en enkelt åbenlys forveksling), og at der er taget højde for løbende ommålinger af de enkelte skibe, må det anses for givet, at andre næppe ville nå frem til fuldstændig overensstemmende tal.  
Samtlige tonnagetal angives med 1 decimal.
55. Fortegnelse over skibsbilleder i Aabenraa Museum samt Holm-Petersen 1975 s. 61 f.
56. Citeret efter Holm-Petersen 1975 s. 96.
57. Holm-Petersen 1975 s. 177. Jfr. senere.
58. Citeret efter Hieke 1953 s. 40.



59. Derimod er der ikke i byarkivets akter fundet belæg for, at der – som Hieke (1953 s. 47) og Åbenrå bys historie (III s. 98) nævner – lokalt skulle være afsat 70% af parterne i Jepsens tredje skib, Triumph, i 1880. Tværtimod.
60. Hieke 1953 s. 40.
61. Citeret efter Hieke 1953 s. 45. Umiddelbart er det måske nærliggende at tolke modviljen over for Jepsens dampskibsinitiativer som et udslag af modsætningsforholdet imellem dansk- og tysksindede, der skærpedes i netop disse år. Dette kan dog i hvert fald afvises i tilfældet Raben, der ligesom Jepsen selv tilhørte det tyske parti. At danske og tyske faktisk godt kunne samarbejde havde da også allerede vist sig ved dannelsen af Apenrade Aktie-Bryggeri Selskab i 1880 (Åbenrå bys historie III s. 98).
62. At listen – eller rettere listerne, for fortegnelsen er faktisk delt i to hæfter – bærer titlen »Auszüge aus dem *Flensburger Schiffsregister* betreffend die in Apenrade beheimateten Schiffen« antyder iøvrigt, at der har eksisteret et arkivalisk materiale, som også belyser ejendomsforholdene bag åbenråflåden som helhed i den øvrige del af tiden under tysk administration. Om et sådant materiale stadig findes er ikke opklaret.
63. Det står dog fast, at barken Concordia var udstykket i aktier á 400 mark, hvoraf nr. 489 idag opbevares i Aabenraa Museum. Ligeledes kender vi navnene på skibets skiftende korresponderende redere, som antagelig også har været aktionærer. Da Concordia sattes i fart i 1883, var det teglværksbesidder Chr. Call(e)sen fra Posekær ved Åbenrå. Denne efterfulgtes i 1886 af forhenværende kaptajn Lorenz B. Kjølsest fra Kolstrup, ligeledes ved Åbenrå. Efter hans død overtoges posten i 1890 af forhenværende kaptajn Chr. Michelsen, Åbenrå, og endelig antyder en blyantstiftøjelse, at den korresponderende reder, da skibet i november 1891 blev solgt til Norge, var den forhenværende kaptajn C. C. Fischer, Åbenrå. Den første og de to sidste var iøvrigt indbyrdes beslægtede.
64. Hieke 1953 s. 38 ff.
65. Foruden helparter opereres der således med 2-, 3-, 4-, 5-, 6-, 8-, 9-, 10-, 12-, 15-, 16-, 20-, 24-, 40-, 50-, 60-, 100- og 240-dele. De mindste af disse brøkdeler var opstået gennem arvedelinger.
66. Det manglende skib er Alwine på 400 nrt., der erhvervedes i 1881, men som hverken optræder i 1883-listen eller i de øvrige fortegninger over åbenråflåden. Det har formentlig slet ikke været hjemskrevet i Åbenrå. Som nævnt bygger tabellen på de officielle kilder. Ifølge Hieke 1953 s. 38 var det reelle antal parthavere i det første skib ikke de nævnte 5 men 8.
67. Hieke 1953 s. 38 ff.
68. Hassel s. 118.
69. Schlaikier s. 117 samt Åbenrå bys historie III s. 142. Som erstatning for afdøde kaptajn Ahrenkiel optoges i 1927 kaptajn P.F. Cleemann, Åbenrå, som korresponderende reder (ÅBM E.3: 36 x 362).
70. Åbenrå bys historie III s. 142.

1. I et interview bragt i DR TV i sommeren 1983 oplyste skibsmægler og -reder Cleemann i Åbenrå således, at førerne af alle »hans« coas-tere også er parthavere.
2. Åbenrå byarkiv nr. 166 og 164a samt Åbenrå byarkiv 1869-1920 III-21-1 bd. II.
3. Højrup 1983 s. 215 ff.
4. Hermed menes ikke nødvendigvis en egentlig kapitalistisk investor, men blot en initiativta-ger, der til forskel fra kaptajnen ikke selv deltager i den daglige drift ombord på skibet.
5. S. 32 f.
6. Larsen b s. 114 samt Hans Bruhn s. 31.
7. Hassel s. 94 ff.
8. Hieke 1953 s. 250 og 230.
9. Niels Jacobsen s. 26.
10. Hieke 1953 s. 219 ff.
11. Hans Bruhn s. 49 og 128.
12. Citeret efter Lassen 1983 s. 9 ff. Det erklærede formål med sømandskassen var at yde hjælp til »trængende søfolk, der tidligere har sejlet samt deres familier«. I realiteten var det dog næsten udelukkende tidligere kaptajner samt pårørende til sådanne, der kom i betragtning ved uddeling af de iøvrigt meget beskedne præbender. Vedtægterne skal være udarbejdet af Gustav Rabens ældre bror, Friedrich Carl Raben (1808-1902), der var uddannet i en flensborgsk en gros forretning. I 1840 overtog han sin fars købmandshandel i Åbenrå, men i de foregående otte år var han ansat på Jørgen Bruhns kontor (Notitzen über die Familie Ra-ben. SOM).
13. Hans Bruhn s. 44.
14. Schlaikier s. 186.
15. Udregnet på grundlag af Holm-Petersen 1975 s. 55 og 199 samt Japsen 1935 s. 73.
16. H.M. Krag s. 38 ff.
17. Henningsen 1972 s. 112.
18. En del af dette findes i Aabenraa Museum, mens andet er publiceret i Holm-Petersen 1975 samt Hieke 1953 s. 219 ff.
19. ÅBM mus.sag nr. 37. Det påtænkte skib er givetvis fregatten Cecrops (II), iflg. skibslis-ten bygget 1845, der havde agent Bruhn som enereder og svigersønnen Wildfang som kap-tajn.
20. Japsen 1935 s. 158.
21. S. 62.
22. Den mangeårige forbindelse mellem Jørgen Bruhn og købmand F. Brödermann fremgår af kaptajn Jens Stydings regnskabsbog for den førnævnte Comet fra 1830'erne og kaptajn Jes Peter Boysens kopibog fra 1840'erne og 1850'erne (LAÅ).
23. Se f.eks. Hieke 1953 s. 104 og Hassel s. 119 f.
24. Hans Bruhn s. 51.
25. Citeret efter indledningen til Hans Bruhns erindringer s. 7.
26. Japsen 1935 s. 55. Det følgende bygger – ligesom Japsen selv – på Hans Matthiesens kopibog (LAÅ).
27. Japsen 1935 s. 56.
28. Larsen b s. 136.
29. Japsen 1935 s. 53. Et andet eksempel på, at agent Bruhn opererede med lånte penge, gives senere i afsnittet »Modsætninger og konflik-ter«.
30. Hans Bruhn s. 26.
31. 1935 s. 80 f.
32. Bracker s. 24 a.
33. Citeret efter datteren Marie Bendixens erin-dringer (ÅBM mus.sag nr. 65,5). Se tillige Holdt 1982 s. 168.
34. S. 54.
35. S. 58 ff. Det følgende bygger tillige på efter-retninger i lokalavisen Freia, oktober 1853 (gengivet i Mørkegaard, Rasmussen & Rung).
36. Brockstedt 1975 s. 317 ff.
37. S. 107.
38. Citeret efter Hieke 1953 s. 51. De følgende udsagn og oplysninger er fra samme værk s. 25-51.
39. Hassel s. 109. De følgende oplysninger og citater er fra samme værk s. 117 ff.
40. Citeret efter Hieke 1953 s. 19.
41. Denne mosaik af citater stammer fra Hans Bruhn s. 42, 67, 36, 39, 37 og 82.
42. En kopi og transkription (v/Margrethe Calle-sen) af erindringerne opbevares i Aabenraa Museum (ÅBM mus.sag nr. 37).
43. Af et brev fra dattersønnen Hans Raben, date-ret 30. maj 1938, til Hans Schlaikier fremgår, at Eschel Krabb led af en halssygdom (ÅBM).
44. Åbenrå bys historie III s. 94.
45. Holm-Petersen 1975 s. 73.
46. Japsen 1961 s. 108.

47. Se f.eks. Hans Bruhn s. 98 og Ahrenkiel s. 114.
48. Niels Jacobsen s. 43 ff.
49. Niels Jacobsen s. 58.
50. Niels Jacobsen s. 27 mfl. Det er iøvrigt interessant at bemærke, at Jacobsen i sine efterladte regnskabsbøger ikke sonderer imellem virksomheds- og privatøkonomien, men bogfører regnskaberne for værftet og husholdet under ét.
51. S. 23 ff. Det samme mål havde (han sat for) den søn, der uddannede sig inden for samme fag (s. 49).
52. Niels Jacobsen s. 57.
53. Dietrichsons egne erindringer er på enkelte punkter suppleret med oplysninger fra Kjølseth. – Som en teoretisk pointe kan tilføjes, at sådanne fejlslagne karriereførløb oprindelig kun var opstillet som en *mulighed*, der måtte anses for statistisk sandsynlig i en mandsskabskrævende søfart som den åbenråske. Først med Dietrichsons erindringer, som dukkede op under arbejdet med det endelige manuskript til bogen, blev der lejlighed til at se denne mulighed *realiseret*.
54. Hans Bruhn s. 112 og 39. Jørgen Paulsen sejlede også som tømmermand, bl.a. på Jørgen Bruhns Creole (I). At han ses at have taget borgerskab som bygmester den 21. november 1836 antyder, at Hans Bruhns tidsfæstelse også i dette tilfælde er lidt unøjagtig.
55. Hans Bruhn s. 112 samt bilbrev for Confidencé (gengivet i Larsen b s. 125). Også Larvig sejlede med bl.a. Creole (I).
56. Folketællingerne 1803-60.
57. Folketællingen 1835 samt nekrolog i indledningen til hans udgivne dagbog. – Som omtalt i kapitel 1 var Bahnsen dog korresponderende reder for et par skibe i 1850'erne.
58. Folketællingerne 1803-60.
59. Clausen 1979 s. 121 og 99.
60. Søren Holms dagbog (ÅBM mus.sag nr. 37). – Tør man dømme ud fra følgende vers, nedfældet i 1779 af den senere gårdmand Lorenz Jessen (o. 1760-1842) i Barsmark, fandt de således ringeagtede bønder omvendt sømandslivet lidet attråværdigt: »En glæde stoer det er / at stå på fasten grund / når stormen og uveyr / oprør det hav fra grund./ Jeg *betler* heller brød / på fasten land og jord / end seyler med slig nød / at samle rigdom stoer«. (Citeret efter Holdt 1964).
61. Se f.eks. Born s. 26, Hans Bruhn samt Dietrichson s. 46 ff.
62. Som note 131 samt Søren Holms dagbog.
63. Ifølge et brev til faderen, der citeres i Holdt 1964 s. 140.
64. Det må her indskydes, at gagens størrelse selvfølgelig også kan være et vigtigt parameter for en bærer af den selverhvervende eller den karriereorienterede livsform, som satser på at spare op til en skibspart.
65. En kopi og transkription findes i ÅBM mus.sag nr. 37.
66. Korporlig afstraffelse var, også for småforseelser, daglig kost på mange skibe. W.F. Born fortæller (s. 16) fra sin første rejse som skibsdreng på et åbenråskib i 1804, at han nød det privilegium ofte »kun« at blive sparket istedet for at få tamp af kaptajnen, fordi denne var en ven af hans far. Fik man tamp, måtte man sove på maven i de næste 14 dage.
67. Også andre kilder tyder på, at de menige søfolk kunne have et nuanceret syn på deres forskellige arbejdsopgaver og f.eks. betragtede deltagelse i losning og lastning som et onde. Dette fremgår blandt meget andet af følgende uddrag af et brev, som kahytsdrenge på åbenråbriggen Colibri, præstesønnen Heinrich Bernhard Jessen (1834-55), i januar 1854 fra Adelaide sendte hjem til familien i Ødis på Haderslev-Koldingkanten. Han skriver: »Dyrebare forældre, I ville vel også gerne vide hvordan sølivet gefalder mig, nu det lader sig sige med få ord, nemlig meget godt, for selvom vi ofte har det surt og slet ikke behageligt, så er det ikke sådan altid, og også for os gives mangen glad og smuk stund, såvel på havet som når vi ligger ved land; på havet har vi det dog bedst, da vi der har lidt og lettere arbejde, og når det stormer, tænker I vel, at vi har det ganske græseligt, men det er ikke tilfældet, vi gør så lidt efter lidt vore sejl fast, ryger os en cigar eller går, når vi ikke har vagten på dækket, til køjs. Ved land derimod står vi op klokken 5 og arbejder så med losningen til klokken 4, det er ikke lang tid men dog tilstrækkeligt, da vi ikke dovner, og dertil kommer også, at det er meget varmt« (ÅBM mus.sag nr. 64).

68. En kopi af brevet opbevares sammen med dagbogen i Aabenraa Museum.
69. Clausen 1980 s. 51
70. Nogle eksempler gives af Hans Bruhn s. 97, 114 og 121 ff. samt af Dietrichson s. 46 ff.
71. Folketællingen 1835.
72. Hans Bruhn s. 141 f.
73. Niels Jacobsen s. 21.
74. Som note 143.
75. Hyrekontrakt for Himalaya af 4. juli 1857 (Åbenrå byarkiv nr. 164 a).
76. Niels Jacobsen s. 23.
77. Ganske vist var det ikke småpenge, der stak i damperne. Jepsens første, Signal, der målte 397 nrt. og havde en maskine på 315 HK., kostede 200.000 mark, mens prisen på den næste nybygning, Vorwärts (611 nrt., 320 HK.) fra 1879, var 240.000 mark (Hieke 1953 s. 219). Lige så investeringstunge kunne datidens største sejlskibe imidlertid være. August Krieger nævner således, at »kapitalen« bag den sidste storsejler, der byggedes i Åbenrå, barken Concordia på 652,42 nrt., der sattes i fart i 1883, androg 350.000 mark. Kan dette tal ikke ligefrem bekræftes af andre kilder, så er det dog klippefast, at den var udstykket i aktier á 400 mark, hvoraf nummer 489 idag opbevares i Aabenraa Museum. Mindst 195.600 mark stod der altså bag dette – ganske vist *aktieselskabs*finansierede – sejlskib.
78. Schlaikier s. 62.
79. Hieke 1953 s. 44 f.
80. Citat fra datteren Emma von Hassels bog s. 118.
81. Se f.eks. Anne-Sophie Lauesen, en efterkommer af Hans Bruhn på Nymølle, der kommenterer sin mand, Marcus Lauesens »Og nu venter vi på skib«. Skønt der ikke er tale om en egentlig nøgleroman, så refererer Marcus Lauesen dog i mangt og meget til historiske fakta. »Det skibsrederi, der kaldes »Michelsen«, hentyder til rederiet Jepsen, der efterfulgte Åbenrå-rederne på Kinakysten. Når Marcus Lauesen lader fru Juliane antyde, at »Michelsen« bygger på de traditioner og den goodwill, der er grundlagt derude af hendes slægt og alle de andre Åbenrå-kaptajner, har der vel været noget om det, og det var da også den almindelige mening inden for den Bruhn'ske familie«, fortæller Anne-Sophie Lauesen (s. 373).
82. Da skibsbygmester Niels Jacobsen i september 1878 atter løb ind i afsætningsvanskeligheder på det lokale marked, gjorde han således »en rejse til Fanø for at se denne ø og Esbjerg havn samt for om muligt at få nogle af de på Fanø boende skibsredere, som jeg var godt kendt med, til at købe mit nu næsten færdige skib eller en større del deraf. Dette vilde ingen af de herrer dog indlade sig på« (Niels Jacobsen s. 44).
83. Sagens forløb er indgående beskrevet i Japsen 1943 s. 165 ff.
84. Det skal bemærkes, at sagen her kun kendes fra dens ene side (ÅBM mus.sag nr. 65, interview nr. 5).
85. Baggrunden for denne formodning er, at Eschel Boysen i mercantikalenderen 1855 anføres som kaptajn på fregatten Helevetien (234,5 cl.), der ifølge Holm-Petersen 1975 s. 79 blev bygget hos Thorkild Andersen året før, og som ejedes af Eschel Boysen i fællesskab med Hans Detlef Bruhn.
86. Jes Peter Boyens kopibog, diverse breve november 1854 (LAÅ).
87. Interessant nok minder finansieringsgrundlaget bag *vore dages* åbenråske coasterflåde mere om det fra *sejlskib*stiden kendte end om *dampskib*stidens, i hvert fald hvis man tør dømme efter den allerede omtalte TV-udsendelse fra 1983. Som tidligere nævnt er føreren af skibet i alle tilfælde selv parthaver, mens de øvrige ejere er:
- Cleemann, der udtalte, at han dels tjener sine penge på at eje parter og dels på at være mægler for skibene,
  - værftet i Åbenrå, hvor skibene gerne er bygget, og hvor de reparerer og får de lovbelåede eftersyn samt
  - »folk, der har en interesse i det«.
- En lokal interessent udtalte, at den eneste grund til, at man ikke under 1970'ernes og -80'ernes skibsfartskrise har trukket sine penge ud af skibene er, at »vi er nogle, der er dumme nok til at fortsætte«. Som årsag til de ringe eller manglende fortjenester fremhæves konkurrencen fra hollænderne, der sejlede med to mand færre på de små skibe på 600 tons, »men det må danske skibe ikke for Pre-

ben Møller Hansen« (daværende formand for Sømændenes Forbund).

Ifølge Industriministeriets *Hvidbog om skibsfartens konkurrencesituation* gik krisen iøvrigt navnlig ud over landets coasterflåde, der i 1987 kun var halvt så stor som i begyndelsen af 1970'erne, og som følge af manglende fornyelse øgedes skibenes gennemsnitlige alder betragteligt. Med henvisning til at der i 1987 ikke var udsigter til, at »fragtmarkedet og overskudstonnagen på området vil ændre sig væsentligt«, anbefaler hvidbogen en »reduktion af mandskabsudgifter og olieforbrug« som primære midler til en forbedring af de mindre rederiers bruttoindtjening (s. 54). Indførelsen af Dansk Internationalt Skibsregister i august 1988 må ses som statens middel til at støtte og bevare landets tredjestørste eksport-

erhverv, herunder også at dæmme op for den »udflagning« af skibe, som var mange rederes modtræk overfor bl.a. de strengere danske bemandingsregler.

88. Det er fristende at sige det samme om Jebsen-rederiet – om ikke andet så i forbindelse med den delvise omlægning fra partsrederi til aktieselskab i 1911. Det skal imidlertid påpeges, at man – trods visse finansieringsvanskeligheder – i denne situation bestemt afviste bankfinansiering, og at man heller ikke lod selskabet børsnotere. Som arvtageren, Jacob Jebsen, skriver i denne anledning: »det er naturligvis min bestræbelse at bringe aktierne i kendte hænder, især for at undgå indflydelse fra anden side – måske de hamburgerske storrederier« (Citeret efter Hieke 1953 s. 118 ff.).

1. Hans Bruhn s. 24 og 102.
2. Schlaikier s. 200 f.
3. Hassel s. 75 ff.
4. Citeret efter Hieke 1953 s. 19.
5. Hans M. Krag.
6. Se f.eks. Hans M. Krag s. 41 og Hans Bruhn s. 51, 124 og 136.
7. Hans Bruhn s. 36. – Også Michael Jebsen omtales som en »streng overordnet«, der holdt øje med sine medarbejdere og ikke mindst med de mulige kaptajnsemner. »Da en Kaptajn engang foreslog l. styrmanden som sin efterfølger, gik der omgående et svar (fra Jebsen) ud til Kina: »Den unge mand forekommer mig endnu ikke at være solid nok til, at man kan betro ham et skib som kaptajn; han har f.eks. af alle styrmænd, der sejler for mit rederi, sendt færrest penge hjem, et tegn på at det ikke står allerbedst til med sparsommeligheden« (Citeret efter Hieke 1953 s. 103).
8. Hans Bruhn s. 59 ff.
9. Gregersen s. 73 og 83.
10. Se f.eks. Japsen 1935 s. 69 ff.
11. A.M. Møller 1988 s. 170 ff.
12. Hassel s. 122 f. og 128 f.
13. Et andet eksempel er kaptajn Eschel Krabb, der imidlertid som karriereorienteret falder udenfor vor aktuelle interesse.
14. Ganske vist var kaptajnen i mange henseender langt bedre stillet end de øvrige ombord, men omvendt hvilede det fulde ansvar for skib, gods og besætning også på ham – døgnet rundt. Under vanskelige vejrforhold og i snævre farvande stilledes der store krav til hans udholdenhed. Som et ekstremt tilfælde kan nævnes, at Michael Jebsen på sin første rejse som selvejkaptajn med barken Cephyrus i vinteren 1868/69 var 25 dage om at kæmpe sig gennem Den engelske Kanal. Med henvisning til sin mor, der gjorde rejsen med, fortæller datteren, at han i dette tidsrum »ikke kom af klæderne, sov højest en time nu og da om dagen og undede sig kun 10 minutters ophold i kahytten til middagsmaden« (Hassel s. 95).
15. Som et humoristisk apropos fortæller lokalhistorikeren Jes M. Holt, at man førhen sagde om løjtingerne, »at havde en ung mand fundet sig en brud, så spurgte man: »Er hun af æ slægt?« Hvis ikke: »Er hun da fra æ sogn?« og hvis heller ikke det slog til, så sagde man; »så må hun da ha en grow del pæng!« (Holdt 1976 s. 138). Det kan tilføjes, at i dette velstående, hjemstavnsorienterede miljø overflødiggjorde et bekræftende svar på det første spørgsmål som regel de to sidste: Var den udkårne af »æ slægt«, hvad hun meget ofte var, så var hun også fra »æ sogn« og havde »pæng«.
16. Born s. 9. Se også Schlaikier s. 77 samt Bunden s. 5 f.
17. Eksempelvis finder man i Skovby på Løjt i 1845 hele 29 ikke-lokale styrmandselever, herunder en svensker og en islænding. De logerer alle hos landsbyens gårdmænd og må formodes at frekventere Peter Boysens private styrmandsskole samme sted.
18. De helt store redere kunne eventuelt efterhånden sprede midlerne ud til fjernere grene af slægten, hvor der var unge kaptajnsemner at finde. Blandt Jørgen Bruhns kaptajner finder man således ikke blot hans yngre brødre, hans sønner og svigersøn, men også to af hans svogre samt adskillige nevøer og niecers ægtemænd.
19. S. 131.
20. Hassel s. 18. I forordet til bogen, som i vid udstrækning bygger på mundtlige familieoverleveringer, der rækker flere hundrede år tilbage i tiden, nævner forfatterinden, at hun har påtaget sig at skrive slægtens historie for at »efterkomme et ønske fra forskellige medlemmer af den yngre generation«. Hun har imidlertid gjort det med glæde, »for familieånd og interesse for forfædrene er stærke kraftkilder for ethvert menneske«, mener hun.
21. Denne proces forløb selvsagt ikke uden stagnationsperioder og tilbageslag. Det værste indtraf i forbindelse med krigen 1807-14, hvor mange skibe gik tabt. Takket være finansiel støtte fra hamborgske forbindelser, der enten har haft handels- eller forrentningsmæssige interesser heri, kom åbenråflåden dog hurtigt på fode igen. – I andre af de gamle søfartscentre, der også rantes hårdt af Englandskrigen og den efterfølgende depression, trak det længere ud med genopbygningen af flåderne. En særlig iøjnefaldende kontrast til Åbenrå er Dragør. Ikke førend i 1860'erne nåede dragørflåden op på de ca. 2.000 cl., som man havde

haft i 1807. I løbet af de følgende årtier lykkedes det dragørerne at opbygge en anseelig flåde af overvejende ret store skibe. På nærmere hold viser det sig imidlertid at være skibe, der forlængst havde deres bedste år bag sig; langt størstedelen var nemlig købt brugt, i mange tilfælde efter havarier i Sundet, for en billig penge. Med sådanne skibe kunne dragørerne ikke blande sig i den internationale storskibsfart på det niveau og de distancer, som åbenråerne havde specialiceret sig i. Istedet satsede de på nord- og østersøfart med ladninger som f.eks. kul og trælast, der tålte lidt af hvert, ligesom man som regel lagde op hver vinter og tilbragte nogle måneder i hjemmet.

– Alt i alt må man sige, at mens åbenråerne satsede på en »kapital«- og driftsintensiv søfart, så satsedes der i Dragør på det relativt »kapital«- og driftseksensive. – Disse modsatte strategier mødes på næsten symbolsk vis i historien omkring et enkelt skib, barken Creole (II), som vi tidligere har haft inde i forskellige sammenhænge. Som nybygning var den fra 1856 hjemskrevet i Åbenrå og sejlede i langfart. I 1864 tilhører den et rederi i Geestemünde, mens hjemstedet i 1871 er Anklam. Den 15. maj 1874 købes den nu 18 år gamle Creole fra Stettin for 30.000 mark til – Dragør. Få år efter, i 1877, slettes skibet af hovedskibsregistret som forsvundet på rejsen fra West Hartlepool til København med kul.

Kilder om Dragør: Liisberg I s. 722, Holm-Petersen 1975 s. 73, mercantilkalenderne 1852

ff. samt udskrifter vedr. samtlige dragørskibe fra Hoved-skibsregistreringsprotokoller nr. I-XV (1867-94), Skibsregistre nr. 1-25 (1894-1914) og Fortegnelse over danske fartøjer under 20 brt nr. I-VIII (1894-1914) i Rigsarkivet.

22. S. 62 f. Denne indstilling var både i datiden og senere udbredt blandt sejlskibsfolkene. Ét var, at kulstøv og røg tilsvinede både skib og besætning, men det var heller ikke nogen »kunst« at sejle et skib, der kunne manøvrere uafhængigt af vinden. At skifte sejlene ud med en maskine kunne både for officererne og mandskabet betyde, at arbejdet mistede en væsentlig del af sit kvalitative indhold, hvorved man mere eller mindre berøvedes grundlaget for sin selvforståelse og -agtelse.
23. Kilden var jo Henning Henningsen 1972 (s. 112), der henviser til »kaptajn Closter, Stollig«. Denne er antagelig identisk med Jens Chr. Closter (1894-1977), en søn af skibsreder Jep Closter.
24. Dragsbo s. 11 og Åbenrå bys historie III s. 97.
25. Hieke 1953 s. 203.
26. Hassel s. 133 og 135.
27. Freia den 18. marts 1858, her gengivet efter Larsen b s. 140. – Det er værd at nævne, at redaktør Fischer ikke bør betragtes som en udenforstående reporter; han nedstammede selv fra en af byens gamle kaptajns- og reder-slægter og har dermed haft alle betingelser for at opleve og skildre begivenheden »indefra«, dvs. gennem miljøets egne ideologiske »briller« og begreber.

# Kildefortegnelse

## Arkivalier m.m.

### *DET KONGELIGE BIBLIOTEK*

P.W. Lunds kopibog (Håndskriftssamlingen).  
Breve af 13. maj 1827 og 21. juli 1831 fra  
kaptajn Jacob Bendixen til P.W. Lund  
(Håndskriftssamlingen, ny kgl. samling nr.  
3261 4).

### *UNIVERSITETSBIBLIOTEKET, KØBENHAVN*

Freia (lokal avis for Åbenrå og omegn), div.  
årgange.

### *RIGSARKIVET*

Folketællinger for Åbenrå købstad og land-  
sogn samt Løjt sogn 1769, 1803, 1835,  
1840, 1845, 1855 og 1860.

Hoved-skibsregistreringsprotokoller nr. I-XV  
(1867-94).

Skibsregistre nr. 1-25 (1894-1914).

Fortegnelse over danske fartøjer under 20 brt.  
nr. I-VIII (1894-1914).

### *LANDSARKIVET I ÅBENRÅ (LAA)*

#### *Åbenrå byarkiv:*

Forhyringskontrakter 1851-67 (nr. 164 a.)

Skibslistes for Åbenrå 1713, 1745-48, 1764-  
1843 og 1846/47 (nr. 165 a-e).

Fortegnelse over Åbenrås indbyggere og de-  
res erhverv ca. 1710 (nr. 261 læg c).

#### *Åbenrå byarkiv 1867-1920:*

III-21-1a. Alphabetisches Verzeichniss der in  
der Stadt heimathlichen Kauffahrteischiffe  
1871.

III-21-1. Acta der Stadt Apenrade betreffend  
die in Apenrade beheimateten Seeschiffe  
Bd. I (1880-1903) og Bd. II (1902-20).

#### *Præstearkiver:*

Div. kirkebøger for Åbenrå og Løjt sogne.

#### *Søfartssamlingen:*

Kaptajn Jes Peter Boysens kopibog for breve  
afsendt fra skibene Canton (tidl. Dan), Ori-  
on og Cecrops (II) 1849-58 (nr. 4).

Kopibog over breve fra kaptajn Hans Matthie-  
sen 1844-66 (nr. 29).

#### *Læsesalen:*

Sammenstilling af de skatteydende beboere af  
byen Åbenrå... 1854.

### *AABENRAA MUSEUM (ÅBM)*

I. Størstedelen af det herfra benyttede materi-  
ale er indsamlet i forbindelse med særud-  
stillingen »Jørgen Bruhn, søfart og søfolk  
fra Åbenrå 1781-1858« og er henlagt i  
ÅBM mus.sag nr. 37 bd. 1-8. Det drejer sig  
om udskrifter/kopier af bl.a. konsulatsrap-  
porter, toldregnskaber, skibsregnskaber  
(Comet 1830-35, Caravane 1834-38, Ce-  
crops (II) 1845-48, Creole (I) 1847-48,  
Therese 1865 og Hindoo (II) 1878-89),  
skibsjournaler (Colibri 1841-44 og Hindoo  
(I) 1850-51), dagbøger, skipper- og styr-  
mandspatenter, testamenter, boopgørelse  
og skifter, nekrologer, slægtsregistre og -  
optegnelser samt interviews. Følgende er  
direkte refereret eller citeret:

Kaptajn Jens Stydings regnskabsbog for Co-  
met 1830-35.



Skifte efter Jacob Adolph Bruhn, Dalholdt, 1834.

Kaptajn Eschel Krabbs erindringer 1841-88.

Brev af 1844 fra Maria Bruhn f. Borse til Sophie Barclay.

By- og skibsdreng Søren Holms dagbog 1. januar – 31. december 1856 samt brev af 6. juli 1858.

(Jo)Hanne Dahl (f. 1854): Goldene Jugendzeit (erindringer).

2. Løjt- (og åbenrå-)kaptajner som medlem af Københavns Skipperlaug 1765-1900 (v/Grove-Stephensen).

3. ÅBM mus.sag nr. 40, »Menige søfolk«. Udskrifter samt statistisk bearbejdelse af Åbenrå byarkiv nr. 261 læg c og 166 (se ovenfor), lægget »Liste der Seefahrenden der Stadt Apenrade pro 1787« (byarkivet nr. 165) og folketællinger for Åbenrå købstad og landsogn samt Løjt sogn 1803, 1835 og 1845 (v/forf.).

4. ÅBM mus. sag nr. 51, »Rebsslagerslægten Garben i Åbenrå«. Slægtsoptegnelser 1709-1924.

5. ÅBM mus.sag nr. 64, »Heinrich Jessen (1834-55), menig sømand«. Korrespondance.

6. ÅBM mus.sag nr. 65, 1-5, »Sømandkoner«. Heri især:

Statistisk bearbejdelse af folketællingen for Åbenrå købstad og landsogn samt Løjt sogn 1860 (v/forf.).

Skibsreder Jep Closters fortegnelse over part-havere i Alpha, Beta, Gamma og Delta ca. 1910.

Marie Bendixen (f. 1852): »Lebenslauf«.

Interview nr. 5 (v/forf.).

7. Brev af 30. maj 1938 fra Hans Raben, Hamborg (barnebarn af kaptajn Eschel Krabb), til Hans Schlaikier.

8. Åbm E.3: 36 x 362. Div. vedr. rederiet Ahrenkiel og Clausen 1912-31.

9. Geschichte der Familie Bruhn von Strohgard 1740-1940 (v/Hans Detlef Bracker).

10. Slægterne Nansen, Bruhn, Borse og Klocker i tiden omkring 1660 (v/ Arne Ploug Dahlkild).

### SVENDBORG & OMEGNS MUSEUM (SOM)

Personarkiv:

Notitzen über die Familie Raben.

Tagebuch für Caroline Overbeck, geboren Raben, im Jahre 1867.

### PRIVAT EJE

Skibsbygmester Niels Jacobsens regnskabsbøger 1857 ff. (1984 hos fhv. gartner Niels Jacobsen, Åbenrå).

## Trykte kilder

Ahrenkiel, Annamarie: Ein deutscher Nordschleswiger vor hundert Jahren. Hans Ditlef Bruhn – Höckeberg. Heimatblätter aus Nordschleswig 1940.

Althusser, Louis: For Marx. Rhodos 1969.

Althusser, Louis: Ideologi och ideologiska statsapparater. I G. Therborn (red.): Filosofi från proletär klasstandpunkt. Cavefors 1976.

Anholm, Peter: Sømandsliv og guldfeber. Erindringer fra verdenshavene, Australien og New Zealand 1854-1864. Historisk Samfund for Sønderjylland 1981.

Bahnsen, Martin: Martin Bahnsens dagbøger. En rådmands beretning om Åbenrås besættelse 1864-66. København 1964.

Barfod, Jørgen H.P.: Danmark-Norges handelsflåde 1650-1750. København 1967.

Bech, C.J. (red.): Åbenrå bogen. Byen som den lever i mindet 1945. Åbenrå 1945.

Bodenhoff, E.: Den gamle general. København og Christiania MDCCCXCIV.

Born, W.F.: Mine hændelser eller beviis på en sø- og handelsmands op og ned eller stigen

- og falden i de tredive sidste, indholdsrige år; tilligemed anskuelser over gjenstande hentede fra sø- og handelslivet. København 1834.
- Brockstedt, Jürgen: Die Schifffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-48. Köln og Wien 1975.
- Brockstedt, Jürgen: Wirtschaftlicher Aufstieg und soziale Mobilität in deutschen Seefahrerregionen vom 17. bis 19. Jahrhundert. Probleme einer partiellen und abgebrochenen Modernisierung. I J. Bergmann mfl. (red.): Arbeit, Mobilität, Partizipation, Protest, Gesellschaftlicher Wandel in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert. Opladen 1985.
- Bruhn, Hans: Kaptajn Hans Bruhns erindringer (udg.: Møller, Erland & Hvidtfeldt, Johan). Historisk Samfund for Sønderjylland 1957.
- Bruhn, Hans: Erinnerungen eines Nordschleswigers aus dem Kriegsjahren 1848/49 und 1864. Tagebuch-Blätter des Weiland Capitains Hans Bruhn auf »Neue Mühle« bei Apenrade. (udg.: Fürstenau, Richard). Apenrade 1898.
- Bundesens, Jens: Erinnerungen eines Seemannes. Von J. Bundesens aus Apenrade. Selbstverlag des Verfassers, ca. 1930.
- Christensen, Lone Rahbek & Højrup, Thomas: Strukturel livsformsanalyse. Nord Nytt nr. 39.
- Clausen, Claus (udg.): En gammel dagbog fra Vestre Paulsgaard. Det gamle løjt II, Tønder 1979.
- Clausen, Claus (udg.): Marcus Clausens dagbog. Det gamle Løjt III, Tønder 1980.
- Deutscher Volkskalender für Nordschleswig. Nekrologer 1931-32, 1935, 1938 og 1943 (udg. Deutschen Verbände Nordschleswigs).
- Dietrichson, Birger Kjølseth: Sømandsliv fra midten af århundredet. Kristiania 1898.
- Dragsbo, Peter: Mennesker og huse i Åbenrå – et etnologisk studie af kvarterudvikling i en nordslesvigsk købstad 1850-1920. Syd-jysk Universitetsforlag 1978.
- Dyssel, Johan Arndt: Forsøg til en indenlandsk reise. Forfattet i året 1763 af mag. Johan Arndt Dyssel. København 1774.
- Flensborg bys historie 1 og 2 (red.: Hjelholt, H., Hvidtfeldt J. & Kretschmer, K.). København 1953 og 1955.
- Fortegnelse over skibsbilleder i Aabenraa Museum. Aabenraa museum u.å.
- Gregersen, Hans Valdemar: Bidrag til Åbenrås økonomiske historie indtil ca. 1730. Sønderjydske Årbøger 1949.
- Grove-Stephensen, F.S.: Hertugdømmernes skibsfart omkring 1750. Nordslesvigske Museer nr. 8, Tønder 1981.
- Hahn-Pedersen, Morten: Provinsen til søs. Siden Saxo 1987/2.
- Hansen, Niels (udg.): Af kaptajn C.C. Fischers erindringer. Sønderjydske Årbøger 1924.
- Hassel, Emma von: Michael Jebsen. Das Leben des Schiffsreeders und die Chronik seiner Vorfahren von Emma von Hassel geb. Jebsen. Privat udg. ca. 1953.
- Hasslöf, Olof, Henningsen, Henning & Christensen, Arne Emil: Sømand, fisker, skib og værft. Introduktion til maritim etnologi. København 1970.
- Hasslöf, Olof: Lagbildning och företagsorganisation genom tusen år. Stockholm 1980.
- Hasslöf, Olof: Från skeppslag till aktiebolag. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1981.
- Hassø, Arthur G.: Københavns Skipperlaug 1634-1934. Københavns Skipperforening MCMXXXIV.
- Henningsen, Henning: Part i skib. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1972.
- Henningsen, Henning: Sømandens lukaf og kaptajnens kahyt. Boligforholdene ombord i sejlskibenes tid. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1980.

- Henningsen, Henning: Sømanden og kvinden. Et kapitel af sømandslivet i sejlskibstiden. Høst & Søn 1981.
- Hieke, Ernst (udg.): Tagebuch einer Reise von Hamburg nach Valparaiso. Geschrieben 1837/38 von Eduard Wilhelm Berckemeyer. Hamburger Wirtschafts Chronik, bd. I Hft. 2 1950.
- Hieke, Ernst: Die Reederei M. Jebsen A.G. Hamburg 1953.
- Holdt, Jes M.: Paulsgård på Løjt Land. Stambladet 1964.
- Holdt, Jes M.: Glimt af Løjt sogns Historie. Tønder 1976.
- Holdt, Jes M.: Gårde og slægter i Løjt sogn. Åbenrå 1982.
- Holm-Petersen, F.: Under sejl i fjernøstlige farvande. 1975.
- Holm-Petersen, F.: Skibe og søfolk fra Svendborgsund. Beretninger og breve samlet af F. Holm-Petersen. Redaktionel bearbejdelse ved Kaj Lund. Haderslev 1963.
- Hvidbog om skibsfartens konkurrencesituation. Industriministeriet, februar 1987.
- Hvidfeldt, Johan: Åbenrå by i 1735. Sønderjydske Månedsskrift 1937.
- Hvidfeldt, Johan: Beskrivelse af Åbenrå 1764. Sønderjydske Månedsskrift 1947.
- Højrup, Thomas: Videnskabsteoretiske modeller. Stencil u.å.
- Højrup, Thomas: Det glemte folk. Livsformer og centraldirigering. København 1983.
- Højrup, Thomas: Begrebet livsform. Fortid og nutid 1984.
- Højrup, Ole: Søens folk. Beretninger fra århundredeskiftet 1-8. Nationalmuseet 1985-88.
- Jacobsen, Holger: Hjuldampere »König Christian VIII«. Aabenraa Statsskoles årskrift 1967.
- Jacobsen, Jacob: De gamle skibsværfter i Åbenrå. Vor hjemstavn I-IV, Åbenrå 1927-32.
- Jacobsen, Niels: Skibsbygmester Niels Jacobsens levnedsskildring. Odense 1928.
- Japsen, Gottlieb: Åbenrå bys økonomiske historie 1850-64. Sønderjydske årbøger 1935 og 1943.
- Japsen, Gottlieb: Den nationale udvikling i Åbenrå 1800-1850. Historisk Samfund for Sønderjylland 1961.
- Jensen, Jens Kusk: Håndbog i praktisk sømandsskab. Høst & Søn 1971.
- Kamphøven, Morten: Hundrede år. Aabenraa Handelstandsforening 1847-1947. Åbenrå 1947.
- Kamphøven, Morten: Borgerskaber i Åbenrå. Åbenrå 1974.
- Kardel, Harboe: Das Nordschleswig-Buch. Erzählungen und Gestalten eines Grenzlandes. Flensburg 1938.
- Kjølseth, Elisabeth: En nordmand i Åbenrå. Sønderjysk Månedsskrift 1981.
- Knudsen, Niels: Sønderborg Skipperlaug 1571-1971. Historisk Samfund for Als og Sundeved 1970.
- Kong Christian den femtes danske lov (1683), IV. bog om søretten. København 1891.
- Krag, Hans Marcussen: Mit levnedsløb. Det gamle Løjt VI. Åbenrå 1983.
- Krieger, August: Nachrichten zur Apenrader Schiffahrt. Die Heimat XXXII. Kiel 1927.
- Kroman, Erik: Marstals søfart indtil 1925. København MCMXXVIII.
- Larsen, Rolf: Skibsreder og kgl. agent Jørgen Bruhn. Sønderjysk Månedsskrift 1981 (Larsen a).
- Larsen, Rolf: Jørgen Bruhn – matadoren fra Strågård. Det gamle Løjt IV, Tønder 1981 (Larsen b).
- Lassen, Hans Friedrich: Åbenrå havns historie gennem 700 år. Åbenrå 1979.
- Lassen, Hans Friedrich: Aabenraa sømandskasse af 1839. Åbenrå 1983.
- Lauesen, Anne-Sophie: Og nu venter vi på skib. Sønderjysk Månedsskrift 1979.
- Lauesen, Marcus: Og nu venter vi på skib. København 1931.
- Lehmann, Johannes: Jacob Holm. En dansk storkøbmand. København 1944.

- Liisberg, Bering (red.): Danmarks søfart og søhandel fra de ældste tider til vore dage I og II. København 1919.
- Løjt sogns historie (red.: Worsøe, Hans H.). Historisk samfund for Sønderjylland 1988.
- Marstrand, Wilhelm: Åbenrå c. 1028-1523. En egnsplan- og byhistorisk undersøgelse. København 1933.
- Matthiessen, Hugo: Haderslev og Åbenrå. Gamle gader og gårde. København og Flensborg 1925.
- Mercantil-Calendere for 1852-60, 1862 og 1867. Div. udg.
- Meesenburg, Horst: Øerne i Vadehavet. Bygd I. årg. nr. 1.
- Michelsen, Annehelene: Gamle opskrifter og fortællinger fra madam Kopperholdts køkken i Åbenrå. Aabenraa Byhistoriske Forening & Turistforening for Aabenraa og omegn, u.å.
- Michelsen, Mads: Åbenrå bys søfart. Sønderjydsk Månedsskrift 1940.
- Mortensøn, Ole: Fåborg skibsfart 1800-1920. Høst & Søn 1979.
- Mortensøn, Ole: Sejlskibssøfolk – fra Det syd-fynske Øhav. Rudkøbing 1987.
- Møller, Anders Monrad: Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinser søfart i det 18. århundrede. Esbjerg 1981.
- Møller, Anders Monrad: Jagt og skonnert. Studier i den danske provinssøfart i tiden fra 1814 til 1864. København 1988.
- Mørkegaard, Ole, Rasmussen, Birgitte Kragh & Rung, Grete: Jørgen Bruhn, søfart og søfolk fra Åbenrå 1781-1858. Nordslesvigske Museer nr. 9, Tønder 1981.
- Mørkegaard, Ole: Jørgen Bruhn (1781-1858) – lokal matador og typeeksempel. Nord Nytt nr. 18.
- Mørkegaard, Ole: Åbenråegnens sømandskoner – rapport fra et forskningsprojekt. Nordslesvigske Museer nr. 14, Tønder 1987.
- Mørkegaard, Ole: Von Holz und Segel zu Eisen und Dampf. Strukturelle Hindernisse und Konsequenzen eines technischen Umstellungsprozesses in der Apenrader Seefahrt. I Brockstedt, J. (red.): Wirtschaftlicher und sozialer Wandel in der Schifffahrt an deutschen Küsten vom 19. bis zum beginnenden 20. Jahrhundert. Neumünster 1992).
- Nielsen, Nic. C.: Slesvigske fortællinger. Odense 1900.
- Niermann, Aug. Chr. Heinr. (udg.): Vermischte Beiträge zur Landeskunde. Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte bd. I, Altona 1787.
- North, Douglas: Ocean Freight Rates and Economic Development. Journal of Economic History vol. 18, 1958.
- Paulsen, Hans Hejselberg: Paul Hansens dagbog fra Løjt 1740-45. Sønderjydske årbøger 1933.
- Petersen, Holger Munchaus: Danske dampskibe indtil 1870 I-III. Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter nr. 3, 6 og 12, Esbjerg 1983, 1984 og 1986.
- Poulsen, Hanne: En gruppe portrætter af søens folk og skibe fra 1700-årenes slutning. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1990.
- Rasmussen, Birgitte Kragh: Hustavler i Åbenrå – et spejl af byens sjæl? Nordslesvigske Museer nr. 12, Tønder 1985.
- Rasmussen, Birgitte Kragh (red.): Mellem pulterkammer og muse-tempel. Artikler om samlinger og museer til Aabenraa Museums 100 års jubilæum i 1987. Aabenraa Museum 1987.
- Reimers, August: Das Kanzleigut Höckeberg und seine Besitzer seit ca. 1550. Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte Bd. 57.
- Schlaikier, Hans & Michelsen, Mads: Åbenrå søfarts historie. Åbenrå 1929.
- Schrøder, Maren Elisabeth: Maren Jacobsdatter Schmidts usædvanlige skæbne. Sønderjydsk Månedsskrift 1970.
- Thyssen, A. Pontoppidan (udg.): Dansk præste- og sognehistorie X. Århus 1970.

Toft, Hans Hansen: Fladsten-dagbogen. Sønderjydske Månedsskrift 1935-36).

Toft, Hans Hansen: En journalists skildring af Løjt sogn. Det gamle Løjt VI, Åbenrå 1983.

Weibust, Knut: Deep Sea Sailors. Stockholm 1969.

Wossidlo, Richard: »Reise, Quartier, in Gottesnaam«. Das Seemannsleben auf den al-

ten Segelschiffen im Munde alter Fahrleute. 4. Auflage, Rostock 1952.

Åbenrå bys historie I-III (red.: Hvidtfeldt, Johan & Iversen, Peter Kr.). Historisk Samfund for Sønderjylland 1961, 1967 og 1974.

Aabenraa Museum 1887-1962. Åbenrå 1962.

*Søen, slægten og hjemstavnen* handler om samspillet mellem erhvervsudvikling og livsformer i en maritimt præget lokalitet – åbenråegnen i tiden fra ca. 1700 til 1900.

Bogen går tæt på menneskene bag byens søfart fra skibsdrengen til rederen og skibsbygmesteren. Den bygger på arkivmateriale, hvoraf en del ikke har været udnyttet før, bl.a. erindringer og dagbøger, der giver indblik i den enkelte sømands tanker og dispositioner.

Til forståelsen af vilkårene for menneskenes livsformer foretager forfatteren en indgående undersøgelse af det lokale søfarterhvervs struktur og udvikling.

Bogen bygger på den strukturelle livsformsanalyse som bl.a. kendes fra Thomas Højrup's *Det glemte folk*.