



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

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

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

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



Under fællesskabets sejl

– partrederier, selvstændighed og maritim identitet i Marstal

Martin K. Østergaard

Maritim Kontakt 34

MARITIM KONTAKT 34

Under fællesskabets sejl

– partrederier, selvstændighed og maritim identitet i Marstal

Martin K. Østergaard

København 2011

Maritim Kontakt udgives af

Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning,

Dyvekes Allé 6, 2300 København S.

www.maritimkontakt.dk

Dette bind er publiceret i samarbejde med Marstal Søfartsmuseum

Prinsensgade 1, 5960 Marstal.

www.marmus.dk



Serieredaktør:

Morten Ravn

Sats og Tryk:

PJ Schmidt A/S

Ekspedition:

Maritim Kontakt,

Dyvekes Allé 6, 2300 København S.

www.maritimkontakt.dk

ISBN 978-87-87947-28-2

ISSN 0106-7818

Omslag:

Fuglen strandet ved Vlissingen 1937. Bygget af J. O. Christensen 1885.

(Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv)

Indhold

Forord	7
KAPITEL 1	
Optakt til storskibsfart	9
Vækst og partrederier	10
Sejlskibsflåden udfases	12
<i>Dampskibsfart</i>	13
KAPITEL 2	
Den sejlene kapital – Marstals akilleshæl	15
Marstal Spare- og Laanekasse	15
Skatteborgernes formuer og indtægter	17
<i>Dansen om guldkalven 1914-1918</i>	19
Christensen-familien	20
KAPITEL 2	
Storskibsfartens finansielle organisering	25
Partrederier	26
<i>Partrederiernes kapitalgrundlag</i>	27
<i>Efter første verdenskrig</i>	29
<i>Kvindelige partredere</i>	30
Kompetencespecialisering	31
<i>Nichefart på Newfoundland</i>	34
KAPITEL 4	
Kapitalister?	37
Marstal Handelsplads' skatteligningsprotokoller	38
Marstals storkapital	42
<i>De største partredere</i>	45
<i>Christensen-familiens investeringsstrategi</i>	47
Den nye generation	52
<i>Havrebarkerne</i>	54
<i>Erik B. Kromann</i>	56
Fagligt engagement, standhaftighed og selvstændighed	58

KAPITEL 5

Den maritime arbejdskraft	63
Skibsfører	63
<i>En karriere fra skibsdreng til skibsfører 1866-1906</i>	64
<i>Niels Hansen 1891-1932</i>	66
<i>Christian Aaberg 1894-1949</i>	71
Skibsmægler Frode Schlander	77
Underordnede søfolk	78
<i>Grænsen mellem arbejde og fritid</i>	78
<i>Forplejning og rømning</i>	80
Skibstømmer Claus A. Hermansen	82
Karriere, loyalitet og konfliktskyhed	84

KAPITEL 6

Den maritime livsbane	87
Legen på havnen	87
<i>Vandskrækkere og landkrabber</i>	92
Skridtet over rælingen	94
<i>Hvor fanden bliver du af dreng!</i>	95
<i>En rask sømandgut</i>	96
<i>Blå øjne</i>	96
<i>Skibsdrengen modnes</i>	98
<i>Kaffen og andre kvaler</i>	100
Den erfarne sømand	103
<i>Hunger og tørst</i>	104
<i>Romflasken i hånden</i>	106
<i>Mine bare næver</i>	109
<i>Sejlene vrages</i>	113
Den maritime identitets konstruktion	115
Epilog	119
English summary	121
Litteraturliste	123
Artikler	124
Kilder	124
Den Nittende Danske Maritimhistoriske Konference, Frederikshavn 2010	127

Forord

Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskningens prisopgave gik i 2010 til dels Jens Erik Christiansen: *"I nabo-venligt samarbejde". En undersøgelse af baggrunden for at Tyskland i november 1939 krævede adgangsvejene til Østersøen spærret, dels Martin K. Østergaard: Livsformer og maritim identitetskonstruktion i Marstal.*

Prisudvalget bestod af museumsinspektør på Vikingeskibsmuseet, Anton Englert, museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Benjamin Asmussen og museumsinspektør på Bangsbo Museum, Jan Hammer Larsen.

Dette bind af skriftserien Maritim Kontakt, nr. 34, er en bearbejdet version af Martin K. Østergaards prisvindende magisterafhandling. Martin K. Østergaard belyser ideologiske, økonomiske og politiske sider af Marstal og dens søfart, og undersøger byens maritimt orienterede livsformers interaktion.

Udover at demonstrere hvorledes marstallernes skibsfart var organiseret, søger Østergaard en beskrivelse af menneskene bag hans strukturelle analyse. Skabelsen af den maritime identitet går fra barnets leg på havnen, over skibsdrengens forsøg på at forstå og forhandle hans plads i hierarkiet, og til den voksne sømands erfarne forståelse at ret og uret – i et til tider barskt maritimt miljø.

Maritim Kontakt 34 indeholder desuden en beretning fra den Nittende Danske Maritimhistoriske Konference afholdt den 23.-25. april 2010 på Flådestation Frederikshavn.

Serieredaktør Morten Ravn, Søborg den 3. oktober 2011



Snævre lob og grundt vand omkring indsejlingen til Marstal. At Marstal sidst i 1800-tallet skulle blive hjemsted for en skibsflåde på flere hundrede skonnerter kan på baggrund af det lavvandede farvand omkring byen godt undre. Det krævede dygtigt sømandskab at sejle imellem det sydfynske øhavs mange holme for at komme til og fra Marstal. Tilmed havde byen ingen beskyttet havn, så det hændte, at skibene strandede under storme med pålandsvind. Stenmolen ses tydeligt mellem havnen og sandet ud mod Erik Hales smalle hvide strand. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

Optakt til storskibsfart

Marstal havde tidligt en stor skibsflåde, skibsbyggeri samt mange fiskere og søfolk som indbyggere. I løbet af 1700-tallet voksede byen kraftigt, og væksten var baseret på udadventt skibsfart og handel. Byen havde 761 indbyggere i 1781, og tallet var næsten fordoblet i starten af 1800-tallet. Mange kom fra de nærliggende øer, hertugdømmerne og de øvrige nordtyske områder. Sildefiskeri spillede en dominerende rolle, men i slutningen af 1700-tallet blev fragtfarten og handelen med korn tilsyneladende mere lukrativ, og fiskeriet trådte herefter i baggrunden. Sejladsen foregik hovedsageligt indenrigs og i de nærmeste dele af Nord- og Østersøen, men man forsøgte sig med en enkelt rejse til Middelhavet i 1797. Flåden bestod af mindre skibe ejet af en enkelt mand, som regel skipperen selv, der for egen regning og risiko fragtede eller handlede sin last. Der var intet større opland omkring Marstal, hvis produkter skibene kunne fragte, og omvendt var den lokale efterspørgsel efter fremmede varer lille. Skibene måtte derfor finde beskæftigelse i sejlads mellem fremmede byer. Krigen 1807-14 og statsbankerotten 1813 ramte byen hårdt, særligt pengeforringelsen trak tæppet væk under marstallerne, der havde deres likvide kapital placeret i danske pengesedler. Man stod således med omtrent værdiløse papirpenge og havde svært ved at skaffe den nødvendige driftskapital til søfarten. Bedre blev det ikke da en stor del af Marstal nedbrændte i 1815. Trods de dårlige tider søgte man nye veje i skibsfarten nord om Skagen med kurs mod de vesteuropæiske havne. Ligeledes søgte man længere ind i Østersøen.¹

Det væsentligste initiativ for søfarten i første halvdel af 1800-årene var opførelsen af en sikker havn for byens skibe, hvilket længe havde været et ønske. I 1825 blev de første skridt taget til at bygge en stenmole, der kunne beskytte skibene mod havet. En komite til varetagelse af projektet, der i vid udstrækning var baseret på frivillig, lokal arbejdskraft og kapital, blev nedsat samme år. I de efterfølgende år under stenmolens opførelse blev havnen samtidig opmudret, uddybet og fik nye og forbedrede bolværker. Således var Marstal havn ved midten af århundredet blevet kraftigt forbedret, og fundamentet til den senere storskibsfart var lagt.²

Udviklingen i byen manifesterede sig i grundlæggelsen af Spare- og Laanekassen i 1822, eget posthus fik man i 1852, og en telegraflinje blev etableret i 1863. Dermed fik byen etableret vigtige institutioner og kommunikationslinjer til resten af verden. Fragter og handler kunne herved sluttes på forhånd, og skibene behøvede

1 Kroman (1928) s. 65-71, 79-81, 92-99.

2 Kroman (1928) s. 74-75, 118-158.



*Til venstre:
Hans Clausen Christensen (1816-1879) kaldtes 'Bondehans' pga. sin manglende maritime baggrund. Forældrene havde et jordlod, som familien ernærede sig af. H. C. Christensen var i øvrigt ordblind, og havde derfor udviklet en særdeles veludbygget hukommelse. Rederiet havde i hans tid intet kontorhold, fordi han rummede det hele i hovedet. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.*

*Til højre.
Den lokale skibsmægler Albert E. Boye (1842-1924) beskrev perioden således, da han i sine erindringer så tilbage på byens gryende storskibsfart. "År 1860 er et Mærkeår i Marstals Historie, thi det ligesom adskiller to Perioder, hvoraf den hensvundne hvilede over en grænselos Fattigdom og Usselhed, hvorimod den oprindende afgiver Tegn på Opkomst i Næringslivet." Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.*

ikke drage af sted på må og få som førhen. Det varede ikke længe inden byen havde sine første rederier samt befragtningsmæglerfirmaer, der stod i forbindelse med verdensmarkedet.³

Vækst og partrederier

Da Marstal blev indlemmet i kongeriget, betød det at farten på hertugdømmerne blev pålagt større told og takster, fordi man nu sejlede på udlandet. Afgifterne seksdobledes og sejladsen blev betydelig mere omkostningstung end tidligere, men stoppede dog ikke. Den mindre lønsomhed på en af byens vigtigste handelsruter tilskyndede bevægelsen mod nye farvande, og var derved en medvirkende årsag til udviklingen af storskibsfarten.⁴

Storskibsfarten, som skulle blive Marstals vartegn for eftertiden, begyndte omkring 1860'erne, hvor byens handelsflåde blev præget af større og større skibe i fragtfart på alverdens have. En central aktør i Marstals storskibsfart var skibsrederen Hans Clausen Christensen, der længe havde opbygget sin forretning i Marstal, men med udviklingen i den lokale storskibsfart i 1860'erne gik det rigtig stærkt.

Fra 1864 og frem satsede H. C. Christensen udelukkende på fragtfart. Der blev bygget og indkøbt mange større skibe, heriblandt i 1868 byens hidtil største: skonnertbriggen *Hans Christensen* [ex. *Old Peter*]. I 1870 anlagde H. C. Christensen eget værft i Bondebyen, der i mange år frem var Marstals største, og ved hans død i 1879 beskæftigede rederiet og værftet mere end 300 folk i byen.⁵

- 3 Rasmussen (1922) s. 10.
Kroman (1928) s. 168-169.
- 4 Kroman (1928) s. 181-184.
- 5 Veber (1952) s. 1-7.

Rederiet H. C. Christensen var således en væsentlig faktor i den vækst, byen oplevede fra ca. 1860 og frem.

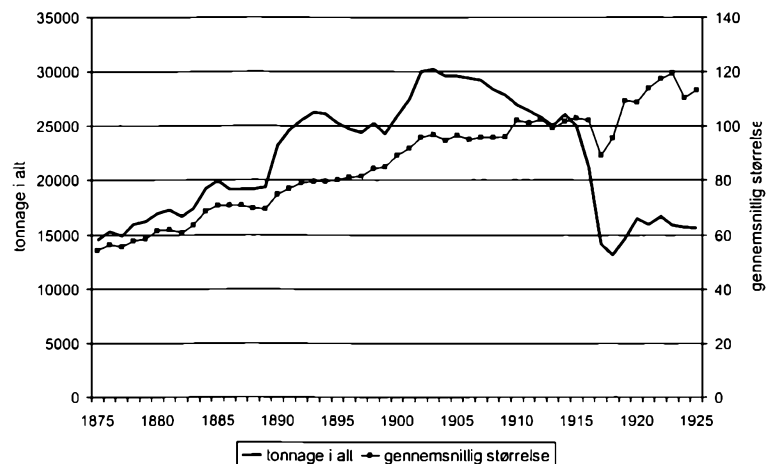
Med flere, større skibe og fragtmarkedets gode konjunkturer begyndte pengene at strømme til Marstal. Særligt kornfragter fra Rusland til Holland og senere træladninger fra Sverige og Finland til Frankrig og England gav et godt udbytte. Den russiske kornfart i 1860'erne havde givet de første partredere et godt afkast, men fra omkring 1880 begyndte farten med træ og tømmer. Hvor de største skibe fra 1860'erne og frem var på 150-200 tons, lå nybyggede skibe i slutningen af 1870'erne på 300-400 tons. Desværre egnede de nye store skibe sig ikke til kornfarten, og transport af trælast blev derfor det betydeligste fokuspunkt for Marstals søfart.⁶

Under de forhold arbejdede værfterne både i Marstal og resten af landet på højtryk for at dække efterspørgslen på tonnage. Det var på den baggrund, at der kom gang i partrederierne, der foruden H. C. Christensens rederi og det lokale bankvæsen var en af de finansielle forudsætninger for skiftet fra små selvejerskibe til store, oceangående skonnerter. Det ene partrederi efter det andet blev dannet. Pengene skaffede investorerne ved at optage lån i Spare- og Laanekassen eller sælge deres jordarealer. Folk kautionerede gerne for hinanden. Den største bekymring var, om der kunne skaffes nok skibsførere og styrmænd til de mange nye sejlskibe. Kapitalen blev næsten udelukkende rejst lokalt, og ved århundredeskiftet var det helt normalt for borgerne i byen at eje parter i de lokale skibe.⁷

Storskibsfarten fortsatte i byen omend tempoet i skibsbyggeriet og indtjeningen steg og faldt med fragtmarkedets konjunkturer. I de sløvere perioder solgte man mange af de ældste og mest urenta-

Figur 1. Hjemhørende sejlskibstonnage i Marstal 1875-1925 (nrt.)

E. KROMANN (1928) s. 292-295



6 Kroman (1928) s. 189-195.
Boye (1975) s. 33.

7 Boye (1975) s. 31-36.
Kroman (1928) s. 187-191.

ble skibe, men da fragtmarkedet fra 1898 til 1902 havde et opsving, kulminerede den lokale søfartstonnage, og byen stod nu med provinsens største skibsflåde. Udviklingen i Marstals sejskibstonnage og den gennemsnitlige størrelse på skibene er illustreret i figur 1⁸, der tydeligt viser en fordobling i nettoregisteretons (nrt) og en forøgelse af skibsstørrelserne fra 54 til 120 tons i gennemsnit i årene 1875-1900.

Figur 1 viser også at perioden efter århundredskiftet og indtil første verdenskrig var præget af en jævn tilbagegang. Årene mellem 1903 og 1912 var en periode med stilstand på fragtmarkedet, og især partrederierne store sejskibe blev afhændet i disse år. Nogle vendte tilbage til tidligere tiders mindre skibe ejet af skipperen selv, hvilket samtidig bremsede noget af faldet i sejltonnagen. Imidlertid indtraf første verdenskrig, og der kunne igen tjenes gode penge, men det krævede også sine ofre. Nok havde det første krigsår ikke krævet nogen af Marstals fartøjer, men fra 1915 og frem til krigens slutning blev i alt 43 lokale skibe sænket. Dertil kom at prisen på skibstonnage tordnede i vejret, og dermed var incitamentet til at sælge ud af sejskibene og blive sikkert i land stort. Antallet af sejskibe daledede således fra 257 i 1914 til 138 i 1918, hvilket gav sig tydeligt udtryk i et markant fald i tonnagen.⁹

Sejskibsflåden udfases

Sejskibenes æra var ved at rinde ud. Allerede ved århundredskiftet var der kun betydelige sejskibsflåder i København, Marstal og Svendborg.¹⁰ I tiden indtil første verdenskrig blev sejskibsteknologiens fremtid beseglet. Dampskibene havde for alvor overtaget de store fragtruter, og de sidste sejskibsflåder blev afviklet. Udviklingen i søfartserhvervet måtte man også forholde sig til i Marstal, og lørdag den 15. februar 1908 kl. 9 formiddag holdt Marstals lokale, gensidige søassuranceforening Ærø stiftet i 1876 sin årlige generalforsamling, hvor skibsmægler H. A. Grube ifølge Ærø Avis' referat udtalte:

“Som Tiderne ere og som Forholdene udvikle sig, er jeg bange for en Tilbagegang for Assurancen som for hele Øen på Sejskibsflaadens Omraade. Det kan let komme til at gaa os, som det er gaaet Fanø, der saa at sige staar uden Flaade.”¹¹

Baggrunden for udviklingen var det sløje fragtmarked efter 1902 og dampskibstonnagen i den danske handelsflåde, der havde været stigende siden 1870'erne og ved århundredskiftet havde passeret sejltonnagen. Det var dog først i 1922 at dampskibene antalsmæssigt overhalede de mange, men tonnagemæssigt små sejskibe.¹² Forholdet og udviklingen mellem de forskellige typer fremdrift i Marstals handelsflåde målt i bruttoregisteretons (brt) illustreres i

8 Fra midten af 1870'erne til hen i 1890'erne var en mængde Marstallerskibe hjemhørende i Svendborg, i slutningen af 1880'erne drejede det sig om ca. tyve på i alt 3000-4000 nrt. (Kroman (1928) note s. 292). Disse skibe samt dampskibe er ikke medregnet i figur 1.

9 Kroman (1928) s. 198-201, 294-295.

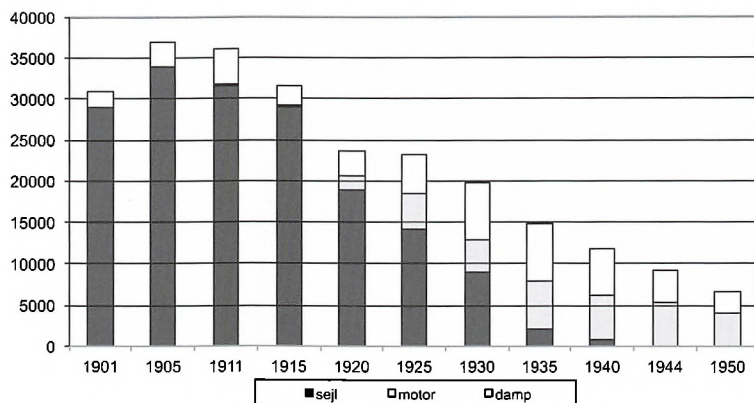
10 Svendborgs sejskibsflåder lå ved Tåsinge og Thurø. Møller (1998) s. 15.

11 Ærø Avis 17-2-1908.

12 Møller (1998) s. 10.

Figur 2. Hjemhørende tonnage i Marstal 1901-1950 fordelt på sejl, motor og damp (brt.)

DANMARKS SKIBSLISTE



figur 2, der viser, at H. A. Grubes bange anelser på mødet i 1908 holdt stik.

Den samlede tonnage faldt stort set hele perioden, og som figur 2 viser, gik det især ud over sejlskibstonnagen, der omtrent var forsvundet efter 1930. Paradoksalt nok havde Marstal fortsat den største sejlskibsflåde i Danmark helt indtil anden verdenskrig, ikke fordi man indkøbte sejlskibe, men fordi alle andre havde afhændet deres.¹³ Det første dampskib i Marstal blev introduceret i 1889, men var efter århundredskiftet blevet suppleret med yderligere tre. Den lokale dampskibstonnage udgjorde i 1901 fire skibe på i alt 1.942 tons, de blev de følgende år gradvist forøget og opnåede en kort dominans som den største tonnagetype i årene 1935 og 1940. Dampskibene blev langsomt udfaset i årene omkring anden verdenskrig og kom aldrig til at spille en rolle som sejlskibene. Den tidlige motorskibstonnage dækker egentlig over sejlskibe, der fik indlagt små glødehovedmotorer og derved blev motorsejlskibe, mens der efter anden verdenskrig blev bygget deciderede dieselmotorskibe. Motorsejlskibe var der ikke mange af i starten af perioden, men fra 1915 og frem steg motorsejltonnagen kraftigt. I forhold til sejltonnagen var motorsejltonnagen i årene umiddelbart efter første verdenskrig stadig ubetydelig, men i de følgende år blev motorsejlskibene langt flere og toppede i 1935 med 5.825 tons. Resten af perioden dalede motortonnagen gradvist og kom dermed heller ikke til at erstatte sejlskibsflåden.

Dampskibsfart

Uafhængighed af vindforholdene var dampskibenes klare fordel. Der kunne sejles præcist, og de kunne opfylde et stadigt større behov for effektiv levering til tiden. København blev centrum for

13 Møller (1998) s. 15-16.



kapitalstærke dampskibsrederier, mens handelsflåden i provinsen stadig var udpræget sejlførende og under afvikling. Kun ganske få dampskibe havde derfor hjemsted uden for hovedstaden. En undtagelse var Esbjerg, der i 1912 havde en stor dampskibsflåde i forhold til resten af provinsen, men den blev flyttet til København i 1914. De mange mindre søfartssamfund kunne ikke stille med kapital på samme niveau som de københavnske dampskibsselskaber, og dampskibsfart var derfor ikke et særligt godt alternativ til sejlskibsfarten i de mindre kystsamfund. Teknologien var dyr, og de små samfund med selvejere eller partrederier som kapitalorganisation kunne ikke bære driftsomkostningerne for ikke at nævne risikoen for alvorligt havari eller forlis med et kostbart dampskib.¹⁴

I Marstal var det eneste rederi, der havde risikovilje og tilstrækkeligt økonomisk grundlag for at drive dampskibstonnage, rederiet H. C. Christensen. Rederiet erhvervede sit første dampskib *H. C. Christensen* i 1889, men først i løbet af første verdenskrig satsede man i højere grad på damp- og motorskibe, mens sejlskibene blev solgt fra. I 1919 stod rederiet således med fem dampskibe i drift og ét under opførelse.

Efter at krigs- og efterkrigstidens højkonjunktur endte brat i 1920, lå H. C. Christensen- rederiets dampskibe i lange perioder af mellemkrigstiden oplagte i Marstal havn. Som tilfældet havde været med sejlskibene, indhentede industrialiseringens teknologiudvikling også dampskibene, der blev udkonkurreret af de nyere og langt mere effektive dieselmotorskibe, der allerede i slutningen af 1930'erne udgjorde hovedparten af den danske handelstonnage.¹⁵ Fra 1939 til 1951 solgte H. C. Christensen rederiet al dampskibstonnage og likviderede året efter.¹⁶

s/s ENIGHEDEN under bygning 1. juli 1918 – arbejderne på værftet. Manden i den hvide jakke er Hans Christensens søn, Jørgen Ohlsen Christensen (1856-1940), der bestyrede familiens skibsværft. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

14 Møller (1998) s. 33-38, 85.

15 Møller (1998) s. 10, 43-44. Rasmussen (2000) s. 11-14.

16 Hermansen (2000) s. 133.

Den sejlene kapital – Marstals akilleshæl

Den lokale skibsfarts binding til byens kapital er aldrig blevet underkastet en egentlig undersøgelse. Før århundredskiftet kræver dette et ret omfattende arbejde, men igennem et lille skrift for Marstal Spare- og Laanekasses hundredårige jubilæum kan man dog få en ide om byens økonomiske udvikling fra 1822 og frem. Som en følge af systemskiftet i 1901 gennemførtes en skattereform i 1903, der krævede en ny skatteprotokolføring. Marstal Handelsplads havde egen skatteligningskommission, og gennem de nye protokoller er det muligt at følge borgernes privatøkonomi og danne et mere præcist billede af udviklingen efter århundredskiftet.

Overgangen fra selvejerskipper til storskibsfart forårsagede et skift i den finansielle struktur fra selvejer- eller enkeltmandsvirksomheder til rederier og partrederier, især partrederstrukturen gjorde det muligt at inddrage lokal kapital i et hidtil uset omfang. De første partrederier bestod af ganske få personer, men senere udstykkedes skibene i flere hundrede parter, hvilket gav en lavere stykpris pr. part og dermed mulighed for at alle kunne være med. Investeringslysten blandt småsparere i byen resulterede i en stærkere binding mellem lokal kapital og søfart, som i højere grad eksponerede borgernes privatøkonomi for markedskonjunkturerne.

Marstal Spare- og Laanekasse

En forudsætning for skiftet fra selvejerskibe til storskibsfart var, at byens økonomiske vanskeligheder i forbindelse med krig, statsbankerot og ildebrand i starten af 1800-tallet blev overvundet. Som det fremgik af et brev til Justitsråd J. E. A. Carstens i Ærøskøbing den 8. marts 1822, var den udbredte fattigdom i byen direkte årsag til oprettelsen af Marstals Spare- og Laanekasse.

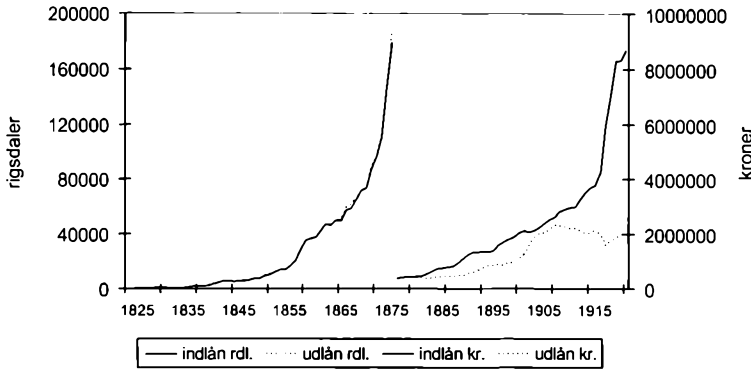
“Administrationen føler sig mere og mere overbeviist om den store Nytte denne Kasse med Tiden vil kunne frembringe, og dette Middel er sikkert det kraftigste til at modvirke den daglig mere tiltagende Fattigdom, hvis Ende enhver retsindig tænkende ikke uden Ængstelse kan *øine*.”¹⁷

Således skrev de tre stiftere og administratorer af Marstal Spare- og Laanekasse og fik godkendt oprettelsen af byens første finansinstitution. Planen var, at sparekassen skulle tjene ikke bare som varetager af byens formuer, men også som långiver, hvilket var

17 Rasmussen (1922) s. 12.

Figur 3. Ind- og udlån i Marstal Spare- og Laanekasse 1823-1921

RASMUSSEN (1922) s. 24-26



usædvanligt på dette tidspunkt. Indlånsrenten lå på fire pct., udlån på fem pct., og pengene skulle returneres efter tre måneder. Til at begynde med var der ikke meget gang i Spare- og Laanekassen. Først fra 1834 og frem sås en egentlig vækst i indskuddene. I 1859 besluttede sparekassen at indskyde penge i et lokalt telegrafelskab, der førte til oprettelsen af telegraftjenesten i 1863. Man formåede endog at yde et rentefrit lån til byens fattigkasse i 1867, samt brændselshjælp til trængende familier i 1871 og hjælp til ofrene for en lokal stormflod i 1872. Fra 1882 blev Spare- og Laanekassens bestyrelse og revisorer aflønnet, og i 1890 fik man opført egen sparekassebygning.¹⁸

Udviklingen i Spare- og Laanekassens aktiviteter kan ses i figur 3, der viser ind- og udlån gennem 100 år. Fra den spæde start i 1822 og frem til 1860'erne kom der langsomt gang i indlånene, mens kurven fra 1860'erne og indtil rigsbankdalerne afløstes af kroner i 1875 steg næsten lodret i vejret. Det var storskibsfarten, der for alvor fik pengene til at rulle ind i sparekassen. Tiden fra 1875 og perioden ud var ligeledes præget af fremgang. Realiseringen af tonnage op til udbruddet af krigen resulterede i flere indlån, særligt salget af skibe til skyhøje priser under første verdenskrig fordoblede bankens likvide beholdning i løbet af et par år.¹⁹

Långivningen fulgte indlånene tæt i sparekassens rigsdalerperiode, hvilket peger på behovet for penge i byen, som sparekassen valgte at imødekomme fuldt ud. Fra 1880'erne og frem faldt udlånene i forhold til indlånene, hvilket gjorde det muligt for sparekassen selv at disponere over en større og større sum penge.

Spare- og Laanekassen var til at begynde med ikke direkte møntet på byens søfart, men på at begrænse og afhjælpe byens fattigdom. Det var et tilbagevendende princip for sparekassen at yde hjælp til trængende borgere og bidrage til materielle forbedringer i

18 Rasmussen (1922) s. 17-21.

19 Rasmussen (1922) s. 21.

byen. De 32 stiftere af sparekassen var overvejende skippere samt byens toldforvalter, sognepræst, degn og skolelærer, der i samme ånd som opførelsen af stenmolen, søsatte Spare- og Laanekassen. At lede en kapitalinstitution som Spare- og Laanekassen var ikke nemt, man havde ingen forudgående erfaringer med drift af bankvæsen. I sparekassens første elleve år havde seks regnskabsførere forladt posten, nogle med kun ganske få måneders mellemrum, og indskuddene i de første 25 år var enestående ringe i forhold til landets øvrige sparekasser. Efterhånden som storskibsfarten satte fart i indlåne, og man fik lært at styre sparekassens økonomi, blev den en vigtig brik i håndteringen af byens finanser.²⁰

Spare- og Laanekassens aktivitet igennem årene viste en markant velstandsstigning i byen, der var sammenfaldende med udviklingen i den lokale skibsfart. Søfartserhvervet formåede at sejle ganske betragtelige summer hjem, og skabte grobund for det lokale næringsliv og virksomheder, men bagsiden af medaljen var, at den lokale kapitals ensidige binding kunne blive et problem. Dette havde A. E. Boye for øje, da han i ca. 1912 bekymret skrev:

“[...] det maa siges, at Marstals Befolkning ene og alene opretholdes ved Sønæringen. Slaar denne Næringsvej Fejl, er Byen ubetinget viet til Undergang, thi dens Jord er bortsolgt og Betalingen herfor er sat i Skibstons, og naar disse ikke giver Udbytte, kan en Katastrofe indtræffe, thi andre Erhvervskilder haves for nuværende ikke, ej heller er saadanne i Udsigt for Nutidsbefolkningens Øjne, dog er det muligt, at kommende Slægter vil opdage nye Erhvervskilder, hvorved Byen kan opretholdes.”²¹

Det var klart, at når søfarten både var hovederhverv, og borgernes formuer samtidig var placeret i byens skibstons, blev privatøkonomien meget direkte påvirket af skibenes evne til at tjene penge. Fragtmarkedet var præget af hård konkurrence og store konjunkturudsving, så det var højrisikobetonedede investeringer, folk foretog i skibsparter, tilmed hæftede man under uheldige omstændigheder og dårlige tider personligt for underskuddet. I særdeleshed var selvejerskipperne udsatte, fordi hele deres beskedne formue typisk var placeret i skibet, der som regel også var belånt.²²

Skatteborgernes formuer og indtægter

For Marstal Handelsplads kom skatteligningskommissionen frem til de formuer i årets kr., der er stillet op i tabel 1. Der var ret store udsving, hvilket dog korresponderer med de generelle konjunkturer i første halvdel af det 20. århundrede. Den sløje periode fra århundredeskiftet og indtil første verdenskrig reducerede formuerne i byen. Det samme gjorde mellemkrigstidens depression. Omvendt sås spektakulære forøgelse i tiden efter de to krigskonjunkturer.

20 Rasmussen (1922) s. 54-58.

21 Boye (1975) s.36.

22 Mortensøn (1987) s. 32.

Tabel 1. Formuer i Marstal

	1904-05	1914-15	1924-25	1934-35	1946-47
Formue årets kr. ²³	5.186.663	4.053.930	10.802.239	5.877.491	9.760.166
Realformue ²⁴	6.915.551	4.053.930	5.095.396	3.696.535	3.549.151
Realformue g.snit ²⁵	8.912	5.516	5.369	3.937	3.709
konsumprisindeks ²⁶	75	100	212	159	275

Skatteligningsprotokollerne for Marstal Handelsplads

- 23 I kolonnen "Anslaaet Formue" blev der foretaget en vurdering af formuen baseret på enten selvangivelsen og/eller indhentede oplysninger. Heri indgik kontant pengebeholdning, alle former for værdipapirer, tilgodehavender, fast ejendom m. inventar (dyrehold, maskiner m.m. undtagen møbler og personlige ejendele), værdi af varelager og råstoffer samt skibe m. tilbehør. Den samlede gæld kunne fradrages i formuen. Oxholm (1907), Bang (1918), Hiort-Lorenzen (1923), Heje (1928) s. 9-70.
- 24 Idet formueangivelserne repræsenterer værdier af stor forskellighed, er det svært at finde et passende indeks, og i mangel af bedre er konsumprisindekset, Johansen (1985) s. 300-301, benyttet.
- 25 Antallet af skatteydere var nogenlunde det samme i skatteligningen 1904-05 og 1914-15, og faldet i den samlede og den gennemsnitlige realformue svarede derfor næsten overens. Selvom realformuen steg fra 1914-15 til 1924-25, faldt gennemsnittet, hvilket skyldes en forøget mængde skatteydere uden formue. Set over hele perioden var gennemsnittet af realformuen i byen blevet reduceret med 58 pct.
- 26 Konsumprisindekset har to indeksserier: 1870-1913 og 1914-1980. Det giver selvfølgelig et problem, når tal før og efter 1914 skal sammenlignes. For at overkomme dette problem er engrosprisindekset 1913-14, Johansen (1985) s. 300, anvendt som bindeled mellem de to serier. Det antages at prisstigningen i konsum- og engrosprisindekset fra 1913 til 1914 var ens, og ved at kende den procentvise stigning fra engrosprisindekset 1913-14, kan man regne sig baglæns fra konsumindeksets basisår 1914. Derved fremkommer indekstallet 75 for året 1904.

Tages den dramatiske prisudvikling på konsumvarer med i billedet, fremkommer realformuen, der giver et bedre billede af pengenes egentlige købekraft i sammenligningen mellem årene.

Selvom periodens samlede formue i årets kr. var omtrent fordoblet, viste udviklingen i realformuen en halvering. Udregnet i 1914-priser udgjorde realformuen i skatteligningsprotokollen 1904-05 knap syv mio. kr., hvilket var reduceret til lidt over fire mio. kr. i 1914-15 svarende til et fald på 41 pct. Første verdenskrigs højkonjunktur gav sig udslag i en stigning på 26 pct. i 1924-25. De flere skatteydere dette år gjorde ikke den store forskel i forhold til den samlede realformue, idet de fleste ingen formue havde. I 1934-35 var realformuen faldet med 27 pct., men som det vil vise sig i et senere afsnit, havde det en anden årsag end den økonomiske krise. Selvom markedet rettede sig frem til anden verdenskrig, og krigsudbruddet bragte højkonjunkturen tilbage, var der alligevel forsvundet fire pct. af realformuen i byen efter krigens afslutning.

Både set generelt og i forhold til hver enkelt borger i byen havde man langt mindre købekraft i slutningen af perioden end ved år-

hundredeskiftet. Det var ikke, fordi man ikke forstod at tjene penge, når højkonjunktoren indtraf, men inflationen tærede en stor del af gevinsten op. Alligevel er det bemærkelsesværdigt, at omslaget i verdensøkonomien i 1920 ikke gav sig til udtryk i de konjunkturfølsomme formuer. Spørgsmålet er om spekulationsbølgen under første verdenskrig sendte langt flere penge i lommerne på marstallerne, så der reelt set var tale om et fald i 1924-25, eller om man faktisk formåede at tjene penge på trods af krisen. Inddrages tallene for skatteligningen i 1919-20, lå formuen i årets kr. på 11.126.437 kr. Dermed var der i årets kr. tale om et fald, men pga. de voldsomme prisstigninger lå realformuen kun på 4.989.434 kr., svarende til en stigning på 23 pct. i forhold til 1914-15.²⁷ Realformuen i 1924-25 var således overraskende konjunkturresistent og tilmed var den forøget to pct. i forhold til 1919-20. En væsentlig del af forklaringen ligger i, at skibssalget under første verdenskrig formindskede den økonomiske binding til det konjunkturfølsomme søfartserhverv.

Dansen om guldkalven 1914-1918

“Højkonjunktoren ser jeg ikke rettere end at den har bragt mere Ulykke end Lykke ind i Marstal Hjemmene. Men Marstal gør vel ikke nogen Undtagelse fra andre danske Byer i den Henseende, thi Guldkalven er overalt og frister Menneskerne til Tilbedelse [...]”²⁸

Skibsmægler A. E. Boye nåede på sine gamle dage at opleve første verdenskrig og den likviditet, det tilførte byen. I citatet fra hans erindringer er meningen om krigsspekulationen ikke til at tage fejl af; ‘guldkalven’ var kommet til byen. Den lokale skibstonnages værdi mangedobledes i løbet af første verdenskrig, og selv om man i årene forinden havde solgt en del skibe, var der stadig en stor tonnage at sælge ud af. Det smertede den gamle skibsmægler at se byens handelsflåde forsvinde, men han havde trods alt en vis forståelse for, at folk solgte deres skibe til de opskruede priser.

Børsen i København summede af aktivitet, og investorerne kunne hente enorme gevinster ved spekulation i krigens behov for bl.a. skibstonnage. For de mindre og mellemstore spekulanter var særligt sejlskibstonnage interessant, fordi den var til at betale i modsætning til den dyre dampskibstonnage. Køberne af Marstalskibene var folk primært fra provinsen, der i den mest hektiske periode fra 1916-18 aftog 72 skibe, mens hovedstaden i samme periode købte 28. Særligt afhændede selvejerne deres sejlskibe, men også partrederne solgte fra, og udviklingen tog kraftigt fart i årene 1916-1918, hvor spekulationen i skibstonnage drev priserne op. Det var flere årslønninger, man kunne tjene på én gang ved et sådant salg. Man forstår noget af det dilemma, partrederne stod overfor: på den ene side krigsforliste et skib hver anden uge i 1917, på den anden side havde man mulighed for at indløse en enorm gevinst. Skibsejerne

27 Der var 787 skatteydere i 1919-20, heraf er formuer og indtægter fra 704 benyttet som beregningsgrundlag. Konsumprisindekset lå på 223 i 1919, Johansen (1985) s. 301.

28 Regin MAM 0246A001



*Hans Christensen (1850-1934)
og Niels Jensen Ohlsen
(1851-1923). Foto: Marstal
Søfartsmuseums Arkiv.*

stod mellem tre valg: enten mod god betaling at løbe risikoen for skib og liv, oplægge indtil mere sikre tider indtraf eller tage gevinsten ved et salg. At mange valgte det sidste, kan man ikke bebrejde dem, for hvem vidste, hvor længe krigen ville vare. Man kom til at stå i et dilemma mellem at fortsætte som sejskibssamfund eller indløse gevinsten, mange valgte det sidste og dermed forsvandt en stor del af byens erhvervsgrundlag.²⁹

Christensen-familien

En særlig dominerende faktor i Marstals søfart hele perioden igennem var H. C. Christensen-rederiet, hvorfor der skal gives et kort overblik over grundlæggeren selv og hans familie. Materialet om personen H. C. Christensen er imidlertid sparsomt, men ud fra de foreliggende oplysninger må han karakteriseres som en grænseløber. H. C. Christensens fader var tidligere matros og arbejdede som skibstømrer, men sønnen fulgte ikke umiddelbart i hans fodspor. Som ung tjente H. C. Christensen hos Ærøs bønder og blev senere gårdskarl hos købmand D. Grube i Marstal. Ved siden af arbejdet solgte han husflidssager og blev efterhånden i stand til at købe en gammel dæksbåd *Else Marie*, og sammen med en ældre fisker forsøgte han sig med handel på Flensborg. Søfolkene i Marstal rystede på hovedet af den unge 'Bondehans', og efter flere grundstødninger totalforliste han i 1841. H. C. Christensen lånte herefter ufortrødet penge hos sin søster og andre Ærøpiger, der tjente på en gård ved Flensborg og købte jagten *Fuglen*, som tjente ham hans første mindre formue ved opkøb og afsætning af korn fra det østlige Sjælland

29 Kühl (2004) 75-92.
Kroman (1928) s. 300-303.

til hertugdømmerne. Det var således levevejen som selvejerskipper med sejlads for egen regning, der blev H. C. Christensens indgang til den lokale søfart. Allerede i 1849 var H. C. Christensen blevet så velhavende, at det var muligt at få bygget en ny jagt, og nogle år senere i 1855 fik han opført den store købmandsgård, hvor sønnen Hans Christensen og svigersønnen Niels Jensen Ohlsen sidenhen boede og henholdsvis drev faderens skibsprovieringsforretning og rederi. Her havde H. C. Christensen sin virksomhed, der voksede til flere større skibe, og som noget nyt satsede han på fragtfart.³⁰

De første partrederier i Marstal blev formentlig dannet før krigen 1864. H. C. Christensens inspiration til at forsøge sig med større skibe baseret på parter, stammede formentlig fra kontakten til hertugdømmerne. I hertugdømmerne og Sønderjyllands større byer var partrederier almindelige, og han har sandsynligvis kendt til de rige skibsrederfamilier i Åbenrå, hvor partrederier siden begyndelsen af 1700-tallet havde været benyttet i finansieringen af byens skibsflåde.³¹ Da hertugdømmerne og Sønderjylland efter 1864 blev udland, var H. C. Christensen med sin virksomhed godt rustet til denne udvikling, og samtidig var verdensmarkedet i rivende udvikling. Moderne kommunikationsmidler som telegraf og telefon gjorde, at de prisforskelle, man før havde udnyttet til at skabe sig et overskud i sejladsen for egen regning, efterhånden blev udlignet. Fragt blev derfor det fremtidige indtjeningsområde, hvilket H. C. Christensen i årene forinden havde satset på. Skibene i virksomheden blev nu udelukkende sat i fragtfart under højkonjunktoren i 1860'erne og det efterfølgende årti, hvor udbygningen af jernbaner fra det russiske indland og ud til kysten skabte stor tonnageefterspørgsel i transporten af korn.³²

H. C. Christensens virksomhed kan karakteriseres som et bindeled mellem den traditionelle selvejerskipper og den moderne søfart. Selvom han grundlagde byens største rederi, var der tydelige træk fra tiden som selvejerskipper, der gik igen i hans virksomhed. H. C. Christensen ledede selv alle sine aktiviteter uden kontorhold og næsten udelukkende på grundlag af sin egen og familiens kapital. Også finansieringen af skibene hvilede hovedsagelig på ham. I skibe baseret på parter købte H. C. Christensen gerne de øvrige partredere ud eller sad typisk på halvdelen af skibet eller mere, f.eks. tilhørte seks af den i 1867 nybyggede bramsejlskonnert *Immanuel*s otte parter ham, mens de to sidste købtes af skibets fører samt grundlæggeren af Marstals første egentlige skibsmæglerfirma Herman Christian Grube (1831-1911). Samme mønster gjorde sig gældende for bramsejlskonnerten *Poseidon* indkøbt fra Bremerhaven i 1868. Her ejede H. C. Christensen halvdelen, mens H. C. Grube og tre ærøske gårdejere havde resten.³³

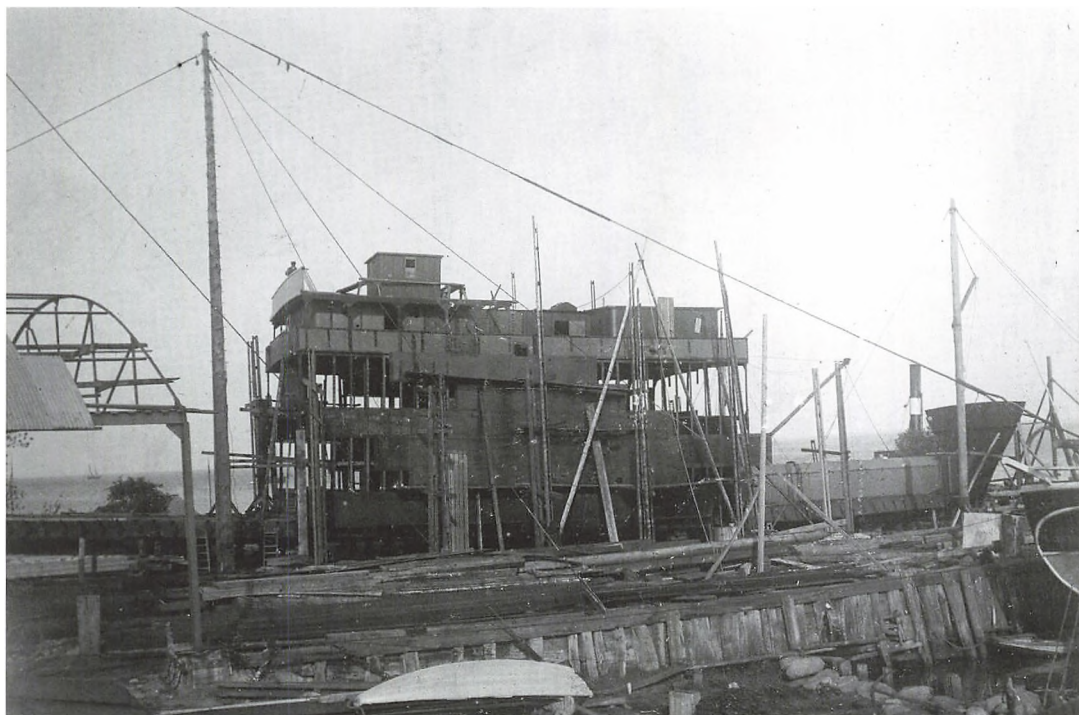
Det øvrige Marstal opbyggede efterhånden partrederier, befragtningsmæglerfirmaer og en forsikringsvirksomhed, men H. C.

30 Kroman (1928) s. 107-108.
Veber (1952) s. 1-4.

31 Mørkegaard (1993)
s. 72-79.

32 Kroman (1928) s. 183-185.

33 Hermansen (2005) s. 13.



Christensen vedblev med at holde sine forretninger for sig selv og forsikrede sjældent sine skibe. At dette kunne lade sig gøre skyldtes den enorme formue H. C. Christensen havde opbygget, hvilket satte ham i stand til at bevare al kontrol selv. Aktiviteterne fortsatte i form af et familieselskab bestående af hans enke Maren Christensen (1820-1899, født Ohlsen) samt sønner og svigersønner. Foruden sønnen H. Christensen havde parret to døtre samt sønnen Jørgen Ohlsen Christensen, som førte skibsværftet videre. Begge døtre blev gift, og den ene svigersøn Hans Hermansen Petersen (1845-1924) drev familiens befragtningsmægleraktiviteter.

Virksomheden fortsattes i det store hele i H. C. Christensens ånd, dog kan uddelegeringen af ansvarsområder til sønner og svigersønner ses som en kompetenceopsplitning inden for familievirksomheden, hvilket gav plads til en videreudvikling og udvidelse af købmandshandlen og især værftet og rederiet. Således løb det sidste træskib af stabelen fra H. C. Christensens skibsværft i 1913. Det blev herefter ombygget til stålskibsværft under ledelse af J. O. Christensens søn, ingeniør Hans Clausen Christensen (1883-1945). Ligeledes blev rederidelen moderniseret i 1919 med omdannelsen til 'Aktieselskabet H. C. Christensens Damp og Sejlskibsrederi', men det ændrede dog ikke ved kapitalgrundlaget, der stadig næsten udelukkende var baseret på familien Christensen.¹⁴

Efterhånden som sønner og svigersønner faldt bort af naturlige årsager i mellemkrigstiden, tog H. C. Christensens børne- og olde-

*S/S ENIGHEDEN 1917
under opbygning på H. C.
Christensens værft. Foto:
Marstal Søfartsmuseums
Arkiv.*

34 Kroman (1928) s. 201.

35 Hermansen (2000)
s. 44-46, 133.

børn over. Først i 1949, da værftet kom i vanskeligheder og erklærede sig konkurs, trådte der i den efterfølgende omstrukturering investorer til uden for familien. Ved sønnen H. Christensens død blev skibsprovianteringshandelen dog overdraget til Jens Hansen og Lorentz Hansen, som var udlært kommis og senere blevet forretningsfører i skibsprovianteringsforretningen. Skibsmæglerdelen fortsatte under ledelse af barnebarnet Alfred Petersen, som også førte rederiet videre efter N. J. Ohlsens død. Da familiens rederi likviderede i 1952 under uddramatiske omstændigheder, var det endegyldigt slut med Christensen-familiens dominans i den lokale søfart.³⁵



Typisk Marstal-jagt med stærkt spring. Akvarel fra 1863 af J. E. C. Rasmussen. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

Storskibsfartens finansielle organisering

Investering bærer altid en risiko for tab, især når man som marstallerne så at sige lagde alle æg i samme kurv. Blev man båret frem på en bølge af held eller var det en særlig kulturel struktur, der løftede marstallerne op i den maritime elite? For det førstnævnte taler, at storskibsfartens første årtier faldt i en periode med højkonjunktur, hvor Marstals placering i Østersøen var ideel i forhold til den indbringende russiske kornfragt. På den ene side hang kulminationen af byens tonnage i årene omkring århundredeskiftet utvetydigt sammen med ydre strukturer, ligeså vel som første verdenskrigs tårnhøje spekulationspriser indtraf på et tidspunkt, hvor marstallerne havde skibe at afhænde. På den anden side havde man i Marstal en hundredårig søfartstradition at bygge på, der gennemsyrede lokalbefolkningens levevis. Svaret på spørgsmålet ligger selvsagt et sted midt imellem. Marstallerne var utvivlsomt heldige, men opbyggede samtidig en finansiell struktur under deres maritime levevis, som satte dem i stand til at opretholde en skibsflåde baseret næsten udelukkende på sejlskibe og lokal kapital. Spørgsmålet er så hvordan den finansielle struktur så ud og hvordan den tilpassede sig storskibsfarten.³⁶

Eftersom partrederiet ved 1800-tallets midte var en ukendt finansieringsmetode, og rederier heller ikke fandtes i Marstal, var selvejerskipperen den typiske kapitalindskyder. Kun enkelte marstallere ejede mere end ét skib, og kunne dermed betegnes som skibsredere. Driften af de små jagter var billig og økonomisk overkommelig for en enkelt mand. Indtjeningen kunne dække udgifterne til reparationer, havne- og lastepenge, lønomkostninger til et par søfolk (oftest en eller to matroser og en skibsdreng) samt give et fornuftigt livsgrundlag for skipperfamilien. Enkelte skippere som f.eks. H. C. Christensen forstod dog at skabe et større kapitaloverskud. Af redegørelsen for Christensen-familiens levned tidligere ses tydelige præg af selvejertankegangen, fordi H. C. Christensen ejede og administrerede sin forretning i stil med en selvejerskipper. Nu var det ikke et skib, H. C. Christensen senere hen styrede, men sin egen virksomhed. Umiddelbart vil det være svært at fastholde en maritimt diversificeret virksomhed med flere hundrede lønarbejdere, baseret på en kapital af H. C. Christensens kaliber, som et foretagende der blot skal give et 'fornuftigt livsgrundlag'. Finansieringsstrukturen var skiftet fra selvejerens begrænsede økonomiske rækkevidde til rederivirksomhedens storkapital.

36 Dette og de følgende to kapitler 'Kapitalister' og 'Den maritime arbejdskraft' er teoretisk funderet i Thomas Højrup's strukturelle livsformsanalyse, som den er præsenteret i bogen 'Det glemte folk'.

Nok var H. C. Christensen den første til at anvende skibsparter som finansieringsgrundlag, men det var først efter hans død, at partrederierne havde deres storhedstid. Desuden var H. C. Christensens partrederier atypiske, idet han selv ejede langt de fleste parter. Efter traditionel skik i partrederiet havde skipperen en andel i skibet, han førte, hvilket også var tilfældet i H. C. Christensens skibe, men derudover udnyttede han ikke muligheden for at rejse kapital hos den bredere befolkning. Da familien overtog virksomheden, fraveg man imidlertid de traditionelle træk og finansierede stort set alt selv. Udviklingen af partrederier foregik derfor uden for H. C. Christensen-rederiet, hvor næsten samtlige nyerhvervede skibe var baseret på partrederier typisk udstykket i hundredele, som Marstals borgere købte.³⁷

Partrederier

“I Begyndelsen af 1880 var vel nok Størstedelen af den, for den bortsolgte Landejendom indkomne Kapital, kommet ud at sejle i Marstal Skibe, men samtidig var der ogsaa tilflydt Byen store Kapitaler indvundne fra Skibsfarten. Alt i Byen var Liv og Virksomhed. Skibsbyggeriet fortsatte fremdeles og Folkelønningerne forbedredes.”³⁸

Partrederiet i Marstal udviklede sig til en hel folkesport, der ikke kun var reserveret rige skibsredere. Incitamentet for investorerne var til at få øje på: skibene gav beskæftigelse i byen, og parterne gav et højere afkast end sparekassen. Selv folk uden forstand på søfart indskød penge i partrederier og blev derved skibsredere. I al sin enkelthed dannedes et partrederi ved, at et antal personer gik sammen om at indskyde kapital i et skib. Skibet deltes i parter, som hver investor erhvervede en eller flere af. Når partrederiets skib havde foretaget en rejse, aflagdes regnskabet, og over- eller underskud blev herefter delt mellem parthaverne i forhold til deres andele af skibet. I modsætning til aktionærer i et aktieselskab hæftede partrederne også for forretningens underskud, hvilket selvsagt kunne betyde at investeringen under uheldige omstændigheder kostede mere end den indskudte kapital.³⁹

Det er muligt at give et ret præcist billede af skibsflådens ejerstruktur omkring århundredskiftet og i tiden umiddelbart efter første verdenskrig. I Marstal skattelignings-kommissions arkivkasser gemmer sig tre lister med angivelser af partredere til brug ved udarbejdelsen af skatteligningen. Listerne omhandler årene 1896, 1903 og 1922. Ud fra tilføjelser og noter i listerne fra 1896 og 1922 synes disse at have været gældende for to eller tre år. 1903-listen er derimod et øjebliksbillede, der indeholder ikke bare angivelse af

37 Kroman (1928) s. 203.

38 Boye (1975) s. 33.

39 Henningsen (1972).

skibsparter, men også værdi af fast ejendom, kapital og gæld samt afkast af skibsparter og andre indtægter.⁴⁰

Skibene, der optræder i skatteligningskommissionens tre lister, var næsten udelukkende lokale og de fleste forsikret i søassurancen Ærø. Kun enkelte skibsparter vedrørte skibe fra Ærøskøbing eller uden for øen. I partrederlisten fra 1896 var der opført 854 parter svarende til 17.266,5 tons (nrt), hvilket dækker ca. 69 pct. af den samlede hjemskrevne tonnage i året 1896. For 1903 var tallene 1.156 parter fordelt på 13.949 tons (nrt) svarende til 43 pct. af Marstals samlede tonnage. I alt 353 parter var noteret i partrederlisten fra 1922, der samlet udgjorde 4.033 tons (nrt) eller 21 pct. af byens skibstonnage samme år.⁴¹ Idet listerne for 1896 og 1922 løber over et par år, er det svært at afgøre præcist, hvor mange parter der reelt har været på et bestemt tidspunkt. I det følgende er der taget højde for rettelselser eller dobbelttælling af skibsparter i de tilfælde, hvor skatteligningskommissionens ofte vanskeligt læselige blyants- og blæknotater giver mulighed for det, men det kan ikke udelukkes, at antallet af parter og angivelserne af skibstons kan være lidt højere sat i de to år.

I de første to partrederlister kan man se noget af udviklingen hen imod flere mindre parter, idet 1896-listen har færre parter fordelt på flere tons, mens 1903-listen næsten har en tredjedel flere parter fordelt på en mindre tonnage. For 1922-listens vedkommende spiller den reducerede handelsflåde naturligvis ind, men samtidig var aktieselskabsformen vokset frem på bekostning af partrederiet i årene op til 1922. Idet selvejer- og partrederskibe blev færre, trådte aktieselskabsformen frem som kapitalorganisering i løbet af første verdenskrig. I årene indtil 1916 var aktieselskaberne ganske få, mens ca. tredive pct. af skibene var finansieret på denne måde i 1920.⁴²

Aktieselskabsformen var relativt ny i Marstal, men inden for dampskibsfarten var aktieselskabet den typiske kapitalorganisering. Fordelen ved aktieselskabet var muligheden for at hente kapital på børsen, optage større lån og akkumulere et vist overskud i selskabet, hvoraf selskabets bestyrelse kunne beslutte at udbetale en portion som afkast til aktionærerne. Aktieselskabet var således mere egnet til den moderne kapitalintensive rederidrift med mere langsigtede forretningsmål end f.eks. partrederiet, der koncentrerede den lokalt forankrede kapital i en simpel over- og underskudsdeling.⁴³

Partrederiernes kapitalgrundlag

Partrederlisten fra 1896 giver desværre ikke mulighed for at se erhvervssammensætningen af parthaverne, hvorfor det kun er muligt at illustrere dette i de to sidste lister. Den samlede partrederkapital i 1903 udgjorde 2.593.878 kr. (årets kr.) svarende til ca. halvdelen af formuerne i byen. Den anden halvdel var fordelt på fast ejendom,

40 1903-listen er muligvis ikke helt komplet idet Enighedsstræde og Teglgade ikke er opgjort i listen.

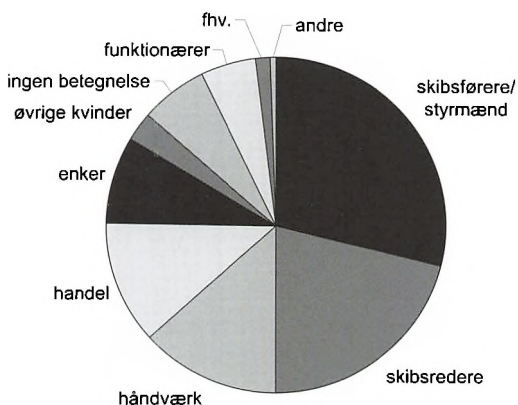
41 Kromann (1928) s. 292-295.

42 Kühn (2002) s. 20-23

43 Møller (1998) s. 195-196.

Figur 4. 1903 parternes samlede værdi fordelt efter partrederens erhverv

SKATTELIIGNINGSKOMMISSIONENS PARTREDERLISTE FOR MÅRSTAL HANDELSPLADS 1903



kapital (inkl. aktier) og varelagre. Partrederkapitalen er illustreret i figur 4, hvor den samlede værdi af parterne i 1903 er fordelt efter partrederens erhverv. Skibsførere/styrmænd og skibsredere udgjorde 51 pct. af partrederiernes kapitalgrundlag, 25 pct. kom fra enten håndværkere eller handelsfolk, mens de sidste 24 pct. var placeret hos funktionærer, enker og andre enlige kvinder samt folk uden erhvervsbetegnelse, forhenværende erhverv og andre (fiskere og partikuliers).

For håndværkernes vedkommende var lidt over halvdelen sejl-skibsrelaterede, som f.eks. sejlmager, rigger og skibsbygmester. Inden for gruppen af funktionærer var 84 pct. af erhvervene skibsrelaterede hovedsagelig i form af skibsmæglere. Lægges alle søfartsrelaterede erhverv sammen, var 61 pct. af finansieringen bag byens partrederier baseret på søfartens umiddelbare aktører, mens 39 pct. af partrederne ikke havde et direkte erhverv inden for søfarten. Det er dog ikke helt sikkert, at denne opdeling holder i virkeligheden. Nogle borgere i byen havde en hel vifte af beskæftigelser både i og uden for søfarterhvervet. Skatteligningskommissionens stillingsbetegnelser afspejler således ikke altid hele billedet af de enkelte borgeres levned. Pointen er, at langt de fleste partredere selv var involveret i skibsfarten. Bemærkelsesværdigt var den vigtige rolle de enlige kvinder i byen spillede for finansieringen af den lokale søfart. Tilsammen bidrog enker og øvrige enlige kvinder med elleve pct. af partrederkapitalen i 1903.

I figur 4 er der ikke skelnet mellem parthavere og selvejende skippere. Selvejernes kapital udgjorde ca. femten pct. af den samlede værdi af parterne. Selvejerne var så godt som alle skibsførere og hører derfor til under gruppen skibsførere/styrmænd i figur 4.

Partredermønstret for Marstal er ganske typisk i forhold til, hvad man så andre steder med partrederier eller en lignende organisering af skibsfarten. Initiativtageren til et partrederi havde som regel ikke selv penge nok til at få bygget skibet, derfor spædede familie og venner til og købte parter i rederiet, indtil kølen kunne strækkes. Når skibet skulle bygges og udstyres eller repareres, af-tog skibsbyggeren, sejlmageren, riggeren, mægleren eller andre, der havde medvirket til at få søsat foretagendet også skibsparter. Bage-re, slagtere, købmænd og isenkræmmere kunne ligeledes findes blandt partrederne, når der skulle træffes aftaler om proviant, ka-bysgrej og andre former for udstyr til skibet. Derimod fandtes sjæl-dent menige søfolk blandt parthaverne. Ud over skibsførere ejede kun tre styrmænd parter i byens skibe i 1903. Som nævnt tidligere var det en tradition, at føreren af partrederiets skib selv havde en større part. Datidens skibsførere fik naturligvis del i et eventuelt overskud, så lønnen af og til kunne suppleres med et klækkeligt afkast, men samtidig kunne partrederne sikre sig, at der blev taget vare på last og skib.⁴⁴ At dette også var tilfældet i Marstal, kan ses af byens sognepræst C. T. Høys rammende kommentar i sin bog om Marstals historie fra 1913:

“Det har altid vist sig, at det er de bedste Søfolk, som sejler med deres egne Skibe. Aarsagen hertil er ikke vanskelig at forklare. Saadanne Søfolk er under langt mere Kontrol end dem, der sejler med fremmede.”⁴⁵

Man kunne jo ikke vide, hvad et mandskab fjernt fra Marstal kunne finde på, hvis de hverken var fra byen eller havde nogen (økonomisk) interesse i skibets ve og vel.

44 Henningsen (1972) s. 101-104.

45 Høy (1913) s. 150.

46 Partrederlisten fra 1922 angiver ingen værdi af parterne, kun andelen. Ved hjælp af søassurancen Æros taksationssumme er det muligt at beregne værdien af de forsikrede skibes parter, mens f.eks. havrebarkerne *Pax'* og *Claudias* værdi ikke kendes og derfor heller ikke er medtaget i figur 5.

47 Kun en maskinist, en matros og en styrmand var at finde blandt partrederne i 1922. Som tilfældet var i figur 4, var langt størstedelen skibsførere.

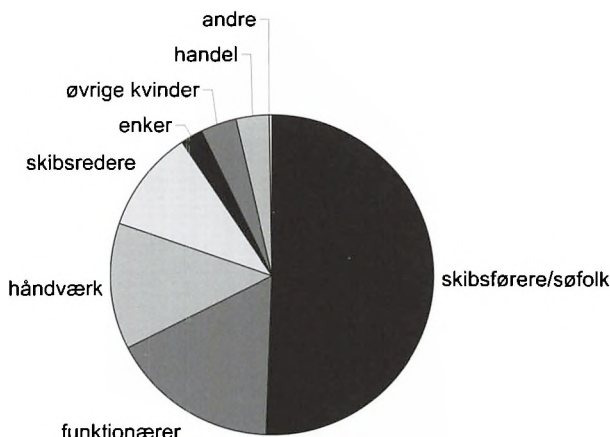
Efter første verdenskrig

Sejlskibe og partrederier var efterhånden blevet en saga blot efter krigen, og partrederlisten fra 1922 viste med al ønskelig tydelighed denne udvikling. Partreder-tonnagen var reduceret med over 70 pct. i forhold til 1903. Selvom noget af kapitalen nu var organiseret som aktieselskaber og derfor ikke figurerer i partrederlisten, var faldet alligevel markant. Nogen kapital var der trods alt tilbage i partrederierne, og redernes erhvervsfordeling er på samme måde som i figur 4 illustreret i figur 5.⁴⁶

Første verdenskrig vendte op og ned på mange ting også kapitalgrundlaget for de lokale partrederier. Nu kom over halvdelen af pengene fra skibsførere/søfolk.⁴⁷ Medregnes skibsredere, søfartsrelaterede håndværk og funktionærstillinger, var 82 pct. af partrederierne baseret på folk inden for søfarten. Selvejerne sad på 38 pct. af de samlede parters værdi og udgjorde dermed den største enkelte partredergruppe. Trods den høje kapitalprocent var der antalsmæssigt tale om en reduktion til nitten selvejere mod 57 i 1903. Den store andel af funktionærkapital skyldtes bankbestyrer Kristian Al-

Figur 5. 1922 parternes samlede værdi fordelt efter partrederens erhverv

SKATTELIGNINGSKOMMISSIONENS PARTREDERLISTE FOR MARSTAL HANDELSPLADS 1922



bertsen og kæmner Rasmus K. Bager (1868-1935), der tilsammen besad knap tretten pct. af byens partrederikapital. De to herrer var også kendte som tidligere skibsførere og skibsredere, og kan derfor lægges til sidstnævnte gruppe i figuren. Rasmus K. Bager var bestyrende reder for de såkaldte 'havrebarker'⁴⁸ og ejede selv store parter heri. Håndværkerne havde stadig en forholdsvis høj andel, mens skibsredere og handelsfolk var blevet reduceret. Enkerne og de øvrige kvinder udgjorde seks pct. af kapitalgrundlaget, og må dermed siges stadig at have været en væsentlig gruppe investorer uden direkte relationer til søfartserhvervet.

Kvindelige partredere

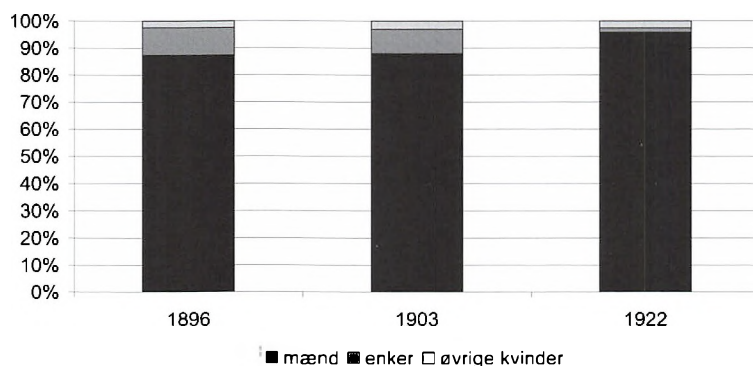
Det er muligt at fremdrage enkers og andre enlige kvinders skibsparter målt i nettoregisterens for alle tre år, mens det som sagt kun er listerne fra 1903 og 1922, der har nedfældet oplysninger om de øvrige partrederes erhverv. Figur 6 viser at enkerne i 1896 og 1903 var den største gruppe enlige kvinder, der ejede skibsparter. Enker og andre kvinder udgør ca. tolv pct. i 1896 og 1903, mens der kun er lidt over fire pct. i 1922. For alle tre år spiller skattelovgivningen en rolle, fordi gifte kvinder blev skattelignet under deres mænd, dermed er deres skibsparter skjult under de mandlige parthavere i figur 6.

Selvom der er tale om folk, hvis materielle eksistensgrundlag delvist baserede sig på investering, er det trods alt tvivlsomt, om enlige kvinder generelt var aktive spekulanter. Som enke i Marstal omkring år 1900 var der ikke de store indtægtsmuligheder. Mange klarede sig ud over enkekasernes bidrag med lidt syarbejde, vask

48 Havrebarkerne var hovedsageligt ejet af rederiet Pappas & Presser i Le Havre i Normandiet, deraf navnet. (Boye 1992).

Figur 6. Parter ejet af mænd, enker og øvrige kvinder (%) fordelt i forhold til tonnage (nrt.)

SKATTELIGNINGSKOMMISSIONENS PARTREDERLISTER 1896, 1903 & 1922



og strygning for folk eller et lille brødudsalg. Skibsparter kunne derfor være et godt supplement til husholdningen. Det kunne ligefrem være attraktivt for enlige kvinder at eje parter, fordi de dermed blev et 'godt parti' i et ægteskab.⁴⁹ I de fleste tilfælde havde enkerne arvet skibsparter fra deres afdøde mænd, kun i enkelte tilfælde viser et kig i skibs-, skøde- og pantebrevprotokollen, hvor alle handler med skibsparter er registreret, at nogle enker faktisk købte og solgte parter og dermed aktivt deltog i markedet for skibshandel.⁵⁰ Det vil dog være en for vidtgående undersøgelse at forfølge enkerens investeringsstrategier til bunds her, men deres rolle i partrederiet er bestemt interessant og et nærmest fuldstændigt overset emne inden for dansk søfartshistorie.

Kompetencespecialisering

Før storskibstiden løste de små selvejerjagters mandskab inkl. skipper opgaven med at sejle skibet, mens finansiering, kontakter til fragthavere og markeder og ikke mindst ansvar for last, skib og mandskab alene lå hos selvejerskipperen. Skipperen stod selv for at tage fragter eller handle varer, alt efter hvor han fandt mulighederne rundt om i havnene. Marstal rådede over skibshåndværkere, som byggede og reparerede mange lokale jagter, så den konstruktionstekniske kunnen behøvede skipperne ikke selv at besidde. Den lokale søfart bestod således kun af ganske få arbejdsfællesskaber, der groft sagt begrænsede sig til mandskabet om bord og håndværkere i land.

49 Henningsen (1972) s. 106.

50 Skibs-, skøde- og pantebrevprotokollen 1894-1951 (RA) 1494.

I denne struktur fremstod de enkelte jagter som små enheder, hvor al ekspertviden og administration var samlet på ét sted. Skipperfunktionen var med storskibsfartens produktionsmåde blevet tømt for mange af de opgaver, selvejerskipperen havde haft. Skibsføreren handlede efter rederiets ordre og havde ansvaret for at skib, last og mandskab var på plads. På søen var han derfor både en del af mandskabet og samtidig rederiets forlængede arm.⁵¹

Fortidens sejlads med små jagter var til at overskue for den enkelte skipper. Storskibsfarten var en betydeligt mere kompleks gren af søfartserhvervet. Alene konkurrencen på det internationale fragtmarked krævede specialiseret viden og en omfattende effektivisering af Marstals søfart på alle områder. I lighed med familien Christensens sønners og svigersønners specialiserede virksomheder: rederi, værft, købmandshandel og befragtningsmæglerfirma, antydede partredernes erhverv den samme kompetenceopsplitning i det øvrige søfartsmiljø i byen. I udviklingen af Marstals storskibsfart blev denne ekspertise bragt til veje af skibs- og befragtningsmæglere, korresponderende redere og deres kontorhold, men samtidig var de for en stor dels vedkommende også medejere af den maritime produktion.

De kompetencespecifikke befragtningsmæglervirksomheder voksede frem efterhånden som skibene blev større, og fartområdet udvidedes til den fjernere Østersø, Norge, England, Frankrig og Holland. Selvom det internationale strejf ikke var udpræget i finansieringen af Marstals handelsflåde, betød det ikke, at man vendte verden ryggen. Tværtimod var en væsentlig betingelse for skibsflådens udvikling, at i hvert fald nogle borgere i byen havde et særdeles godt kendskab til det globale marked. Disse kosmopolitter vidste ligeså meget om børskurserne i London, hyreforholdene i San Francisco, slæbebådstariffer på Cuba og fiskepriserne i Syd-europa som om livet i Marstal.

Skibs- eller befragtningsmægleren opbyggede specialviden om fragtmarkedet og kommunikerede med et stort netværk af andre mæglere, rederier, købmænd og handelshuse rundt om i verden. Med denne specialviden var befragtningsmægleren næsten selvskrevet til også at varetage rollen som korresponderende reder. Korresponderende redere varetog en lang række administrative opgaver i partrederiet, og stillingen kunne undertiden også varetages af fhv. skibsførere. Netop denne rolle var en væsentlig funktion i forhold til inddragelsen af maritimt forudsætningsløse partredere, der hermed fik adgang til den ekspertviden de selv manglede.⁵² Imidlertid var det ofte den korresponderende reder og befragtningsmægler, der var initiativtager til partrederiet, og der var derfor et vist overlap med skibsrederne, der som regel også varetog administrative opgaver. Omvendt var flere korresponderende redere og befragtningsmæglere også benævnt skibsredere, eller som i tilfældet med

51 Mortenson (1987) s. 308-310.

52 Mørkegaard (1993) s. 122-123.

Kristian Albertsen og Rasmus K. Bager havde de helt andre stillingsbetegnelser.

Kompetencer der før lå hos selvejerskipperen blev således splittet op. Det betød ikke, at selvejermodellen forsvandt helt, men udvidelsen af skibsflådens tonnage var betinget af en helt anden form for organisering ikke blot af finansiering, men også af kompetencer. De små servicevirksomheder, der udviklede sig inden for det lokale søfartserhverv, var ganske vist funderet på et meget beskedent grundlag og omfang til at starte med især pga. manglende kommunikationsmidler i Marstal. I tiden før etableringen af telegraf, posthus og siden telefon kunne man, foruden skippers egne indhentede informationer, slutte sig sammen og sende et skib af sted til Kiel eller Hamborg og forhøre sig om markedsforholdene. Den besværlige kommunikationsvej var i længden uholdbar, men den sparsomme information var dog nok til at holde selvejerskibene i fart. Med industrialiseringens hastige forandringer blev behovet for informationer presserende, og den begyndende udvidelse af skibenes fartområder forøgede ligeledes mængden af informationer om alt fra takster, tonnageefterspørgsel, konkurrerende dampskibe, lønninger, verdensmarkedspriser osv.⁵³

Den første selvstændige befragtningsmægler i Marstal var førnævnte H. C. Grube, der af helbredsårsager havde opgivet en læreplads som bager og en karriere som sømand, og nu forsøgte sig med dette erhverv. Mæglerfirmaets opgave var foruden at formidle kontakten mellem fragtudbydere og skibe at ordne alt det praktiske omkring skibets last, fragtafgifter, forsikring, slæbeassistance samt underhold til skipperens kone. For H. C. Grube var virksomheden i de første etableringsår ganske lille, og betalingen foregik af og til i naturalier. Mæglerfirmaet fik i kraft af partrederierne også en opgave som korresponderende reder, sandsynligvis afledt af at H. C. Grube selv investerede i partrederiskibe, som nævnt sammen med H. C. Christensen og nogle af Ærøes gårdejere. Bønderne havde opsparat kapital, men ingen forstand på søfart. Den side af sagen tog den korresponderende reder sig af.⁵⁴

Flere befragtningsmæglervirksomheder i Marstal voksede frem. I 1880 startede Hermann C. Boye, og i 1890 åbnede Albert E. Boye mæglerfirma i Marstal. Kunderne var marstallere og folk i umiddelbar nærhed af byen, der gennem befragtningsmæglerne blev sat i forbindelse med et netværk af fragtudbydere først og fremmest i Nord- og Østersøen, der senere omkring århundredeskiftet også indbefattede de britiske øer og det øvrige Vesteuropa samt det nordvestlige Afrika, Newfoundland og andre eksotiske områder. Fragterne bestod for det meste af korn, kul, tømmer og andre byggematerialer samt klipfisk fra Newfoundland til Sydeuropa.⁵⁵

Mæglervirksomhedernes viden og opfindsomhed var det, der skulle sikre Marstals søfart markedsandele, især da dampskibene

53 Kroman (1928). S. 109-110.

54 Hermansen (2005) s. 7-17.

55 Hermansen (2005) s. 19-26. Hermansen (2000) s. 95-98.



for alvor gjorde sig gældende. Indtil århundredskiftet var der, bortset fra mindre pauser i midten af 1880'erne og igen i 1890'erne, ikke de store problemer med at finde fragter til sejlskibene. Imidlertid blev det sværere efter århundredskiftet, og der blev brug for snedige måder at finde fragt på.⁵⁶ Som et eksempel på den opfindsomhed, der skulle til, fremdrages i det følgende farten på Newfoundland.

Nichefart på Newfoundland

En af forklaringerne på at sejlskibe kunne drives økonomisk forsvareligt også efter århundredskiftet var, at befragtningsmæglerne fandt nicher, hvor den i princippet forældede sejlteknologi stadig kunne finde anvendelse. Strategien bag farten på Newfoundland var en slags 'guerilla-søfart', hvor det gik ud på at undgå dampskibene eller slå til, hvor de var svage. Der var havne, hvor de store dampskibe pga. snævre løb, grundt vand eller ved klippekyster uden beskyttelse for havet havde svært ved at lægge til. Her kunne sejlskibene lettere komme ind, f.eks. til de primitive små tømmerpladser i Sverige og Finland, Newfoundland's barske klippekyst, Casablancas sandbanker og de nordfranske tørhavne.

De store dampskibe havde svært ved at benytte disse besværlige havne, hvor pieren ofte ikke var andet end planker lagt på pæle. Havnefaciliteterne var få og uden eller kun med begrænsede mængder kul. Dertil kom risikoen for havari med et dyrt dampskib i de ubeskyttede havne eller tørhavnene, hvor skibene pga. tidevandet måtte stå frit på havbunden. Anlæg af jernbaner og forbedringer af gamle havne samt opførelse af nye gjorde dog, at sejlskibenes fordel efterhånden svandt ind, - især på de afrikanske, sydamerikanske og vestindiske havne.⁵⁷

*St. Johns, Newfoundland.
Skibe i drivisen. Det var en
hård sejlads. Foto: Marstal
Søfartsmuseums Arkiv.*

⁵⁶ Kroman (1928) s. 191-200.

⁵⁷ Kroman (1928) s. 193-195 og 221. Møller (1998) s. 94-100.

*Klipfisk losses i Lissabon.
Billedet er taget i 1930'erne.
Foto: Marstal Søfartsmuseums
Arkiv.*



Ved Newfoundland blev dampskibene i sidste halvdel af det 19. århundrede sat i fart med saltede og tørrede klipfisk til Syd-europa. Introduktionen af dampskibe betød, at man kunne bringe fiskene tidligt til markederne, når fiskesæsonen var ophørt, og dermed opnå en god pris. Den hurtigere fragt til markedet med dampskibe, der kunne medføre meget store mængder klipfisk, betød, at markederne kunne blive oversvømmet med fisk, hvilket var ensbetydende med faldende priser og mindre indtjening. Yderligere kunne man på markederne i Europa notere sig at kvaliteten på klipfisk fra Newfoundland, efter at damperne var sat ind i fragtfarten, var blevet stærkt kritisabel. I stedet for at konservere, dvs. salte og tørre fiskene ordentligt, brugte man tiden på at fange så mange som muligt, for derefter hurtigt at sende dem videre med dampskib til markedet. Klipfiskene skulle behandles skånsomt og lastes

med omhu, hvilket gav for mange dyre lastedage for dampskibene. Omkring 1900 mente man derfor, at eksporten af Newfoundlands klipfisk var bedre tjent med at blive fragtet på sejlskibe som førhen. Newfoundland ville ellers tabe til de konkurrerende producenter i Europa som f.eks. Frankrig og Norge. Hvis fragten desuden foregik på de langsommere og mindre sejlskibe, ville mængden af fisk og kapløbet om at fylde så mange dampskibe som muligt ikke ødelægge markedet.⁵⁸

Allerede inden århundredeskiftet var de marstalske befragningsvirksomheder involveret i farten med klipfisk, og da der omkring år 1900 var kraftig fremgang i eksporten af klipfisk fra Newfoundland, var man ikke sene til at udnytte situationen. Selvom dampskibene stadig var i farten, kunne sejlskibene finde gode fragter her, og Newfoundlands-farten blev Marstals niche par excellence, der gjorde, at man stadig kunne drive rentable sejlskibe i denne fart helt indtil 1930'erne. Den betydeligste fragtfart for marstallerne lå dog stadig i Nord- og Østersøområdet samt de britiske øer og det øvrige Vesteuropa.⁵⁹

58 Ryan (1990) s. 383-393.
Mortensøn (1987)
s. 170-172.

59 Hermansen (2000) s.100.

Kapitalister?

Kapitalgrundlaget for partrederierne viste to ting, for det første at størstedelen af investorerne ved storskibsfartens højdepunkt omkring århundredskiftet var primære aktører inden for søfarten, og for det andet at især de ikke-maritime investorer forlod partrederierne, da lavkonjunktoren satte ind efter første verdenskrig. At investeringslysten blandt partrederne i Marstal efter første verdenskrig var kraftigt reduceret er ikke så underligt. Mange havde taget gevinsten hjem under krigen, og markedet for sejskibstonnage efter krigen så mildest talt ikke lovende ud. Fremtiden tilhørte de maskindrevne skibe, og den teknologi var væsentlig dyrere end sejlene. Selvom partrederiet på mange måder var opskriften på den lokale søfarts bæredygtighed og byens vellevned, var det ikke nogen effektiv organisering af kapital i den nødvendige størrelsesorden. Alligevel holdt nogle få partredere stadig fast på sejskibene og partrederfinansieringen. Det var hovedsagelig de klassiske partredere, der selv var involveret i erhvervet som figur 5 viste, mens handelsfolk og ikke-maritime partredere havde trukket en stor del af deres kapitalandel ud.

Selvom det ikke kan afvises, at der blandt de ikke-maritime investorer var deciderede profitmotiverede kapitalister, var størstedelen af dem underleverandører til skibsflåden og dermed direkte afhængige af den. Der herskede, hvad man kunne kalde et symbiotisk forhold mellem investorer, skibsførere og underleverandører, der igennem partrederiorganiseringen var intimt forbundne. Efter første verdenskrig bar især skibsførerne sammen med de sejskibsrelaterede håndværk partrederierne, og man kan dermed se symbiosen blive indskrænket til de absolutte kerneerhverv. Strategien var den samme som i den tidligere selvejerstruktur, hvor det ganske simpelt gik ud på at sikre overlevelsen.

Der blev tjent penge i Marstal i storskibsfartens bedste årtier – mange penge. Byen havde særdeles velhavende maritime investorer, hvoraf flere efter første verdenskrig var millionærer. Spekulationen eller 'dansen om guldkalven' fristede også i Marstal, men man kan med rette kalde Marstals rigmænd for kapitalister?

Var strategien bag den lokale storkapital blot at optimere afkastet eller var der en ideologisk baggrund for at holde så længe på sejskibsflåden? Med disse spørgsmål bevæger vi os ind blandt de rigeste i Marstal. Et muligt sted at begynde en undersøgelse er derfor i Marstal Handelsplads' skatteligningsprotokoller, hvor deres formuer er noteret. Desværre giver skatteligningsprotokollerne

ikke mulighed for at undersøge forholdene før århundredskiftet, men til gengæld er det muligt at se, hvem første verdenskrigs gevinster tilfaldt, hvorfor året 1919-20 er tilføjet. Desuden giver skatteligningsprotokollerne mulighed for at følge udviklingen i byens kapitalgrundlag i løbet af udfasningen af sejlskibsflåden og se, hvor konjunkturresistente de største formuer var. Skatteligningsprotokollerne er imidlertid et materiale, som kræver ekstra opmærksomhed. Det er ikke helt ligetil at anvende oplysningerne uden et kritisk forarbejde, som der i det følgende kort skal gøres rede for.

Marstal Handelsplads' skatteligningsprotokoller⁶⁰

Når de noterede skatteborgere i ligningsprotokollerne tælles sammen og sættes i forhold til byens befolkningstal, opstår der et paradoks. I tabel 2 er folketal for Landsognet og Handelspladsen opstillet side om side med skatteborgernes antal. Handelspladsens folketal faldt med mere end en tredjedel fra 1906 til 1945, hvilket havde sin primære årsag i neddroslingen af byens maritime hovederhverv. Udviklingen i antallet af Handelspladsens skatteborgere var omvendt i fremgang; i de tidlige år var der omkring 800 skatteydere noteret, svarende til mellem en fjerdedel og en tredjedel af indbyggertallet. Mod slutningen af perioden steg antallet af skatteydere til at omfatte over halvdelen af borgerne på Handelspladsen. Større dele af befolkningen i byen blev således gradvist føjet til skatteligningen, og som kønsfordelingen viser, var der især fra 1924-25 og frem flere kvinder, som blev pålignet skat, mens der kun var en signifikant stigning af mænd i 1946-47.

60 Det skal fremhæves, at kildegrundlaget primært stammer fra Marstal Handelsplads, der indtil 1962 var officielt adskilt fra resten af Marstal. Rausgaard (1989).

Tabel 2. Folketal og skatteydere

<i>Folketællinger</i>	<i>1906</i>	<i>1916</i>	<i>1925</i>	<i>1935</i>	<i>1945</i>
Marstal Handelsplads	2918	2407	2290	1971	1965
Marstal Landsogn	739	862	908	774	873
<i>Skatteligningsprotokollerne for Marstal Handelsplads</i>	<i>1904-05</i>	<i>1914-15</i>	<i>1924-25</i>	<i>1934-35</i>	<i>1946-47</i>
Kvinder	92	122	316	352	409
Mænd	737	674	704	693	794
?		2		2	1
Skatteydere i alt	829	798	1020	1047	1204
Andel af befolkningen (%)	28	33	45	53	61

Statistiske undersøgelser nr.10 (1964) og skatteligningsprotokollerne f. Marstal Handelsplads

Tabel 3. Kvindelige skatteydere

<i>Stilling</i>	<i>1904-05</i>	<i>1914-15</i>	<i>1924-25</i>	<i>1934-35</i>	<i>1946-47</i>
Enke	43	64	100	116	140
Ingen betegnelse	38	12	43	39	30
Serviceerhverv	8	10	16	18	20
Handel	3	14	19	12	20
Frøken		6	52	59	66
Syerske		6	16	13	13
Husbestyrer		4	17	12	18
Husassistent			38	61	77
Forhenværende erhverv			2	4	2
Andre		6	13	18	23
I alt	92	122	316	352	409

Skatteligningsprotokollerne f. Marstal Handelsplads

Skatteligningskommissionen ændrede åbenbart praksis i løbet af perioden, muligvis foranlediget af indførelsen af generelle kvinderettigheder i landet, f.eks. i bestemmelserne for stemmeret i juni-grundloven af 1915, blev der indført ligestilling i skattebetalingen. I hvert fald steg antallet af skatteydere, fordi man begyndte at inddrage flere ugifte kvinder selv med meget små indkomster i skatteligningen (f.eks. invalide- og aldersrentemodtagere, husassistenter og frøkner). Dette kan påvises ved at sammenligne de kvindelige skatteydere, som det er vist i tabel 3. Langt størstedelen af de skattelignede kvinder var enker og frøkner, hvoraf mange i 1934-35 og 1946-47 modtog aldersrente, samt husassistenter. Enkernes antal steg meget set over hele perioden, mens frøkner og husassistenter først udgjorde et større antal fra 1924-25 og frem. En stor gruppe kvinder havde ingen erhvervs- eller stillingsbetegnelse i skatteligningsprotokollen. De havde lave indtægter, og der er derfor grund til at tro, at der er tale om unge piger i huset, der måske ikke kvalificerede sig til betegnelsen 'husassistent'.

At der rent faktisk var husassistenter, frøkner og syersker før 1924-25 ses af folketællingen i 1906, der talte mange syersker, vasker- og rullekoner samt flere hundrede piger og husholdersker i hjemmene.⁶¹ Der var således ikke flere kvinder i byen efter anden verdenskrig, end der havde været i begyndelsen af århundredet. Den praksis skatteligningskommissionen havde fulgt var ikke begrænset til Marstal Handelsplads. Det var det almindelige billede i perioden, at flere og flere indkomstgrupper blev skattepligtige i kommunerne. De gifte kvinder er skjult i skatteligningen, fordi de

61 Kroman (1991) "Marstal 1906".

Tabel 4. Frasorterede og anvendte skatteborgere

	1904-05	1914-15	1924-25	1934-35	1946-47
Skatteydere i alt	829	798	1020	1047	1204
Ikke lignet og andre	37	44	37	30	107
Tilflyttere	16	19	34	78	140
Anvendt i alt	776	735	949	939	957

Skatteligningsprotokollerne f. Marstal Handelsplads

blev lignet under deres mænd. Sambeskatningen var til debat flere gange især i 1930'erne, men den selvstændige beskatning af kvinder blev først en realitet langt senere.⁶²

Der er så vidt muligt taget højde for disse problematikker i bearbejdelsen af skatteligningsprotokollernes oplysninger. Desuden er der for at få et mere pålideligt talmateriale foretaget en vis sortering af data. Nogle skatteydere var ikke lignet eller havde skatteligningsforhold, der enten var uklare eller anderledes end de øvriges. I tabel 4 er de frasorterede stillet op, og folk uden ligning eller med uklare ligningsforhold og tilflyttere, der var skattelignet pr. kvartal, er trukket fra det samlede antal skatteydere. Ligeledes er obskure stillinger som 'hjemmевærende datter' og 'ophold i hjemmet' samt skatteydere, der døde i løbet af skatteåret, skilt fra.

Skatteborgerne 'anvendt i alt' er grundlaget for tabeller og grafer, der viser opgørelser over skatteborgernes formuer og ejendom.

Som en oversigt over byens formueforhold er samtlige skatteydere sat i forhold til deres andel af formuen i figur 7. Diagrammets x-akse viser skatteborgernes andel i pct., mens y-aksen viser andelen af formuer i pct. Idealfordelingskurven (diagonalen) viser en lige spredning af formuerne, jo større afvigelse fra denne jo mere ulighed.

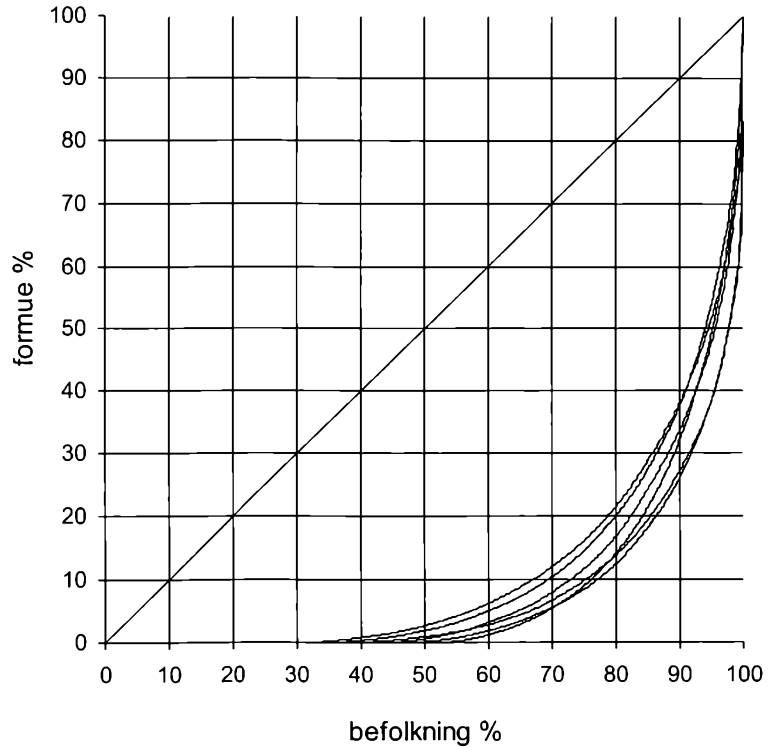
Formuerne på Marstal Handelsplads var i særdeleshed ulige fordelt. Den rigeste tiendedel af skatteyderne sad i alle figurens år på mellem 62 og 74 pct. af byens formuer. Billedet er dog en smule forvrænget af, at de nye skatteydere, der kom til fra 1924-25 og frem, var mindre formuende. Havde man inkluderet dem i skatteligningen tidligere, ville fordelingsmønstret før 1924-25 reelt have været mere ulige, end figuren viser. Spørgsmålet er så, i hvilken grad de største formuer relaterede sig til søfartserhvervet.

Undersøger man erhvervs sammensætningen i Marstals rigeste tiendedel, var det skibsrederne, der dominerede fra storskibsfartens højdepunkt omkring århundredeskiftet og frem til tiden lige efter første verdenskrig. Som tabel 5 viser, var omtrent hver tredje velhaver i de to første skatteprotokoller skibsreder. Andelen af skibsrederer

62 Johansen (2007)
s. 147-159.

Figur 7. Formuefordeling

SKATTELIGNINGSPROTOKOLLERNE FOR MARSTAL HANDELSPLADS



Tabel 5. Rigeste 10 pct.

	1904-05		1914-15		1919-20		1924-25		1934-35		1946-47	
	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal
Skibsreder	31	24	32	24	28	20	19	18	5	5	2	2
Enke	15	12	12	9	11	8	18	17	14	13	14	14
Skibsfører	14	11	11	8	17	12	9	9	4	4	3	3
Handel	13	10	12	9	8	6	15	14	19	18	24	24
Andre stillinger	12	9	8	6	10	7	8	8	27	25	11	11
Håndværk	9	7	8	6	7	5	7	7	10	9	15	15
Funktionærer	5	4	12	9	17	12	9	9	10	9	11	11
Forhenværende erhverv	1	1	4	3	1	1	14	13	12	11	19	19
I alt	100	78	100	74	100	71	100	95	100	94	100	99
Realformue	4.293.638		2.692.686		3.635.895		3.767.996		2.510.933		2.218.976	
Gennemsnit	55.047		36.388		51.210		39.663		26.712		22.414	

Skatteligningsprotokollerne f. Marstal Handelsplads

faldt efter første verdenskrig, og ret drastisk så det ud i 1934-35, hvor skibsrederne i følgeskab med skibsførerne stort set var forsvundet, naturligvis som følge af reduktionen af skibe i byen.

Selvom enlige kvinder generelt i byen ikke var specielt velhavende, kunne der blandt nogle af enkerne findes overordentligt store værdier. Tyngden af velhavere lå i slutningen af perioden inden for handel, og langt hovedparten var købmænd, men i de sidste tre år i tabellen kom desuden flere specialforretninger og tøjbutikker til. Andelen af folk med 'andre stillinger' var dominerende i 1934-35, hvilket skyldes en stor gruppe rentiers dette år, dvs. folk som levede af deres formuer. Flere rentiers figurerede i de tidligere år som skibsredere, men de havde nu trukket sig tilbage og nød deres velstand. Lægen, sagføreren og sognepræsten hører under funktionærgruppen og var blandt de rigeste i byen stort set hele perioden. Det samme gjorde sig gældende for topstillingerne inden for det lokale finansvæsen som f.eks. bank- og sparekassebestyreren. Stigningen blandt forhenværende erhverv skyldtes et stort antal tidligere skibsførere. Den radikalt større andel fra 1924-25 og frem skal dog tilskrives en mere omfattende registrering af skatteborgerne.

I forhold til den generelle udvikling i realformuerne i byen, som beskrevet tidligere, var de rigeste bedre til at beskytte og forrente værdierne under seilskibstidens sidste årtier. Fra 1904-05 til 1914-15 faldt realformuen for de rigeste med 1,6 mio. kr. svarende til en nedgang på 37 pct., hvilket var lidt bedre end de generelle 41 pct. Under første verdenskrig forøgede velhaverne deres realformuer langt mere end den øvrige by, nemlig med henholdsvis 35 pct. mod 23 pct. fra 1914-15 til 1919-20. I 1934-35 så det ud til, at mellemkrigstidens depression ramte de rigeste hårdt, men årsagen var dog, at byens to største formuer var faldet bort af naturlige årsager. Efter anden verdenskrig var det uomtvisteligt velhaverne, der havde lidt de største tab med en reduktion på tolv pct. mod fire pct. i de samlede formuer i byen.

Marstals storkapital

Går man helt tæt på de allerrigeste i byen, finder man forbløffende mængder kapital blandt datidens marstallere og hermed noget af forklaringen på den skæve fordeling og faldet i formuerne i 1934-35. De fem rigeste skatteydere i byen er opstillet i tabel 6 side om side med deres personlige formuer i årets kr. Særligt træder to navne frem; købmand H. Christensen og skibsreder N. J. Ohlsen. Selv blandt de rigeste i byen kunne ingen måle sig med H. C. Christensens søn og svigersøn, hvis formuer hver især rundede næsten halvanden million kr. i 1919-20. Faderen og svigerfaderen H. C. Christensen havde været en af Ærøs rigeste indtil sin død, sønner

og svigersønners økonomiske styrke beroede således på familievirk-somheden.⁶³ Da N. J. Ohlsen døde barnløs, arvede hans enke Ane Chirstine Ohlsen (1854-1933) hele formuen. Dermed sad N. J. Ohl-sens enke og H. Christensen i 1924-25 sammen på i alt 3.597.407 kr. svarende til ikke mindre end en tredjedel af den samlede formue i byen dette år.

Købmand H. Christensen døde kun otte dage efter, at hans hustru var hensovet. Parret var barnløst, og hvem der arvede for-muen er uklart. Noget af N. J. Ohlsens formue blev sandsynligvis overført til frøknerne Agnes Hedeveg Ohlsen (1858-1947) og Jensine Olsen (1861-1934), der figurerer på en tredje- og en fjerdeplads i 1934-35. På trods af efternavnets forskellige stavemåder var frøkner-ne N. J. Ohlsens søstre. Agnes havde omkring århundredeskifter skibsparter i flere skibe sammen med broderen, desuden drev hun en kolonialforretning i byen.⁶⁴

En anden om end mere beskednen formue i tabel 6 tilhørte skibs-mægler og skibsreder Erik Boye Kromann, der svang sig op til en position som den fjerderigeste borger i byen i 1919-20. I mellem-

63 Veber (1952) s. 6. Den anden søn og svigersøn boede uden for Marstal Handelsplads og figure-rede derfor ikke blandt de rigeste i skattelignings-protokollerne for Marstal Handelsplads.

64 Skatteligningskommissio-nens partrederliste 1903.

Tabel 6. Top fem rigeste

1904-05		1914-15	
Købmand Hans Christensen	509.500	Købmand Hans Christensen	420.000
Skibsreder Niels Jensen Ohlsen	396.356	Skibsreder Niels Jensen Ohlsen	380.000
Particulier Frederik S. Juhl	140.422	Skibsreder Lars Jensen Bager	95.000
Skibsreder Hans J. Bager	117.000	Fhv. sparekassebestyrer Lars J. Bager	75.000
Boye Kromanns enke	93.500	Ekspert H. A. Boye	57.200
1919-20		1924-25	
Købmand Hans Christensen	1.460.119	Købmand Hans Christensen	1.829.407
Skibsreder Niels Jensen Ohlsen	1.400.000	N. J. Ohlsens enke	1.768.000
Skibsreder Hans Petersen	989.390	Købmand J. C. Jensen	169.266
Mægler Erik B. Kromann	419.086	Skibsreder Carl W. Clausen	140.000
Sejlmager Valdemar Petersen	181.496	Fhv. styrmand Hans Knudsen	134.324
1934-35		1946-47	
Sagfører H. P. Nielsen	245.063	Skibsreder Erik B. Kromann	349.357
Købmand Lorents Hansen	180.663	Fhv. købmand Lorents Hansen	343.483
Frøken Agnes Hedeveg Ohlsen	178.000	Købmand Chr. Jensen	263.802
Frøken Jensine Olsen	178.000	Frøken Agnes Hedeveg Ohlsen	205.475
Rentier Carl W. Clausen	173.803	Enke Kristine Knudsen	201.403

Skatteligningsprotokollerne f. Marstal Handelsplads



*Erik B. Kromann (1885-1969)
på cykel med stiv flip. Han
var født i Marstal og ud af en
gammel skipperlægt, men blev
aldrig selv sømand. Foto: Mar-
stal Søfartsmuseums Arkiv.*

krigsårene rykkede E. B. Kromann ud af formuehierarkiet, men efter anden verdenskrig var han byens rigeste mand, dog stadig langt fra så dominerende som H. Christensen og N. J. Ohlsen havde været. Som eksponent for de rentiers, der trak sig tilbage, var Carl W. Clausen (1851-1943); skibsreder i 1924-25 og rentier i 1934-35. Selvom toppen af velhavende marstallere i de sidste årtier i stigende grad blev repræsenteret af folk uden for søfartserhvervet, var der med C. W. Clausen, frøknerne Ohlsen og skibsreder E. B. Kromann stadig et stærkt islæt af søfart bag de største formuer på Marstal Handelsplads.

N. J. Ohlsens enkes og H. Christensens død reducerede naturligvis den samlede formue ganske betragteligt. Fjerner man imidlertid de to formuer fra det samlede billede, forøgedes realformuen i byen faktisk med ni pct. mellem 1924-25 og 1934-35, mens den for de rigeste ti pct. steg hele 21 pct. Bl.a. havde byens rigeste i 1934-35, sagfører H. P. Nielsen, fordoblet sin formue fra 121.633 i årets kr. ti år før. Når man på den måde ser bort fra H. Christensens og N. J. Ohlsens formuer, formåede man faktisk at bevare den samlede formue i byen bemærkelsesværdigt intakt selv under recessionen i mellemkrigstiden. Der var først efter anden verdenskrig tale om et reelt tab, men som nævnt tidligere kun på fire pct.

Der kan dog være grund til at tage tallene med et gran salt. Det nye skattesystem havde på landsplan visse indkørvanskeligheder. Generelt var selvangivelserne temmelig fejlbehæftede. Folk var ikke sene til at udnytte fradragene efter deres forgodtbefindende, og landsdækkende undersøgelser for året 1911 tyder på, at formuer og indkomster var sat mindst 25 pct. for lavt. I 1919 havde man succes med at kulegrave nogle af selvangivelserne med det formål at bringe de store spekulationsgevinster i forbindelse med verdenskrigen ud i lyset. Herefter blev kontrollen intensiveret, og ligningsmyndighederne landet over fik adgang til flere oplysninger om borgernes formuer og indkomster, hvilket naturligvis ikke var lige vellidt blandt skatteyderne. I jagten på de skjulte formuer foretog man i juli 1945 en pengeombytning. Når folk indløste deres gamle sedler og mønter, var det en passende lejlighed til at registrere deres pengeformuer. På den måde kom ca. tre mia. kr. blandt landets skatteydere, der ikke var opgivet til skattemyndighederne, frem i lyset.⁶⁵

Selvom der kan være tale om en grundigere registrering af skatteborgernes formuer i takt med at skatteligningskommissionens øgede beføjelser, var det alligevel opsigtsvækkende, at byens største formuer set i lyset af skibsflådens udvikling stadig var udpræget maritimt baserede. Desværre er formuerne i skatteligningsprotokollerne ikke udspecificerede, så det er umuligt at se, hvilke værdier der helt præcist gemmer sig bag. De tre partrederlister fra 1896, 1903 og 1922 kan dog hjælpe noget af vejen i spørgsmålet om, i hvor høj grad de største formuer rent faktisk var sammenhængende med byens skibstons.

De største partredere

Som tabel 7 viser, var der blandt de største partredere målt i nettoregistertons flere gengangere fra tabel 6. Partrederlisterne 1896 og 1903 viser, at købmand H. Christensen og enken til Boye Kromann (jun.), der var nogle af de mest velhavende i byen i 1904-05, også var stærkt engagerede i søfarten. B. Kromanns enke boede i Kirkestræde og kunne både i formue og skibstons matche de største skibstredere i byen. Hun havde i 1896 parter i 21 skibe og i nitten i 1903.

65 Johansen (2007) s.135-141.

Tabel 7. top fem største partredere

<i>1896</i>	<i>nrt. i alt</i>
Hans Christensen	762
N. Petersen	611
B. Kromanns enke	452
L. J. Bager	412
M. L. Madsen	309
<i>1903</i>	<i>nrt. i alt</i>
købmand H. Christensen	578
skibsreder L. J. Bager	372
sejlmager H. Petersen	294
købmand Chr. Rasmussen	291
B. Kromanns enke	265
<i>1922</i>	<i>nrt. i alt</i>
skibsfører Erik Christensen	631
skibsreder Erik B. Kromann	391
kæmner Rasmus K. Bager	328
bankbestyrer Kristian Albertsen	320
sejlmagermester Valdemar Petersen	98

Skatteligningskommissionens partrederlister for Marstal Handelsplads 1896, 1903 og 1922

I 1903 havde skatteligningskommissionen opgjort H. Christensens formue til ikke mindre end 554.875 kr. – en uhyrlig sum penge på det tidspunkt. Heraf udgjorde 344.000 kr. værdien af hans andel i familievirksomheden. Skibsreder og fhv. sparekassebestyrer, L. J. Bager, var ligeledes at finde blandt de største parthavere i 1896 og 1903, men rykkede først i 1914-15 op blandt de fem rigeste i byen. Byens tredjestørste partreder i 1903, sejlmager Hans Petersen, var som så mange andre sejlmagere også skibsreder. Han var næstefter H. Christensen og N. J. Ohlsen byens rigeste i 1919-20, men flyttede dette år til København og figurerer derfor ikke i partrederlisten 1922.⁶⁶

Den næststørste partreder i 1896 var N. Petersen, og selvom partrederlisten ikke nævner noget erhverv, kan der ikke være tale om andre end tidligere styrmand, sejlmager, kgl. agent og skibsreder Niels Petersen.⁶⁷

N. Petersens formueforhold kendes ikke, idet han døde, inden den nye skattereform trådte i kraft i 1903. Han var korresponderende reder for et stort antal partrederier, og flere af de største partrederskibe blev indkøbt eller bygget på N. Petersens initiativ.

66 Ifølge skatteligningsprotokollens bemærkninger.

67 Kroman (1928) s. 203-204.



Niels Petersen (1838-1902) også kendt som 'Agent Petersen'.

Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

Sønnerne Olaf H. Petersen (1873-1906) og Hans Marius Petersen (1874-1915) videreførte faderens virksomhed, men efter deres død overtog den yngste søn Valdemar Petersen (1886-1944). V. Petersen var at finde blandt de standhaftige partredere i 1922 samt en af de rigeste borgere i 1919-20. Under første verdenskrig havde de rigeste i byen forstået at tjene penge, men en af dem, der virkelig havde fået noget ud af det, var Erik B. Kromann. Som tabel 7 viser, var også hans formue baseret på byens skibstons. Set i lyset af havrebarkernes størrelse er det måske ikke så underligt at finde deres korresponderende reder Rasmus K. Bager blandt de største partredere. Han ejede bl.a. 33/100 af havrebarken *Claudia*. Den største partreder i 1922 var Erik Christensen, der ejede 67/100 af havrebarken *Pax* på 942 tons. Han var skibets fører og havde traditionen tro en skibspart, men to tredjedele af så stort et skib må alligevel siges at være udsædvanligt.

Der var således en stærk sammenhæng mellem byens topformer og de lokale skibstons, men det viser sig også, at andre end Christensen-familien satsede stort på skibsfart også efter første verdenskrig, og ikke mindst at de formåede at tjene penge. Hvorfor H. Christensen ikke figurerer i partrederlisten 1922 vides ikke med sikkerhed. Han havde haft egne partrederier uden for familien, men nu var det slut. Måske var der tale om en slags generationsskifte blandt de tungeste maritime investorer i Marstal, hvor den nye generation repræsenteret af E. B. Kromann, havrebark-rederiet og Petersen-familien formåede at udtænke nye strategier for udviklingen af skibsflåden. Kan man antage, at H. Christensen med sin baggrund i familie-virksomheden repræsenterede en anden form for investeringsstrategi end den nye generation, og i givet fald, hvad var så kendetegnende for strategi og motiver?

Christensen-familiens investeringsstrategi

Som gennemgangen af de største partredere i byen viste, var H. Christensen en af de mest engagerede investorer i byens partrederier i årene omkring århundredskiftet. N. J. Ohlsen var også at se i enkelte partrederier i 1896 og 1903, men var ligeledes forsvundet i partrederlisten i 1922, hvilket kunne hænge sammen med hans død året efter. Spørgsmålet er, om deres investeringsstrategier, som de så ud i partrederlisterne, kan afsløre de mulige bagvedliggende investeringsmotiver.

Figur 8 illustrerer H. Christensens og N. J. Ohlsens ejerandele af de skibe, de investerede i uden for Christensen-virksomheden. Billedet giver et indtryk af, hvorvidt de to rigmænd selv finansierede og dermed kontrollerede skibstonnagen, og i hvor høj grad de indlod sig med andre partredere.

Det billede, der tegner sig, viser, at der tydeligvis var forskel på, hvordan de to havde investeret. H. Christensen havde parter i flere



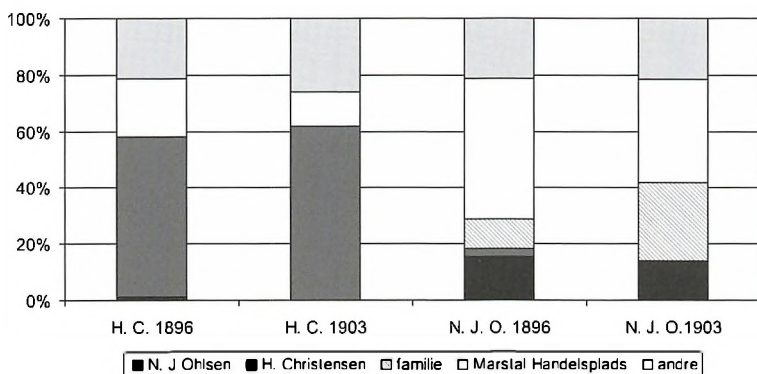
skibe end N. J. Ohlsen, men ejede det meste selv. Han var enejer af *Dorthea* og *Hans* og havde derudover parter i *Dannebrog*, *Faders Minde*, *Jørgen Olsen*, *Karen*, *Karoline*, *Lorentz* og *Marie*.⁶⁸

Desuden ejede H. Christensen atten tons af dampskibet *Enigheden*, indkøbt til Christensen-familiens rederi i 1892. Skibet optrådte mærkeligt nok ikke i partrederlisten 1903, selvom det først blev solgt under første verdenskrig. I stedet havde H. Christensen i 1903 48 tons af dampskibet *Energi*, der ligeledes var blevet indkøbt til familierederiet i 1898.⁶⁹ Ingen af dampskibene er medtaget i figur 8, fordi der må være tale om skibstons inden for Christensen-virksomheden.

H. C. Christensens værft 1920. Til venstre ses HANS. Til Højre FUGLEN med H.C. CHRISTENSEN yderst. Et af rederiets dampskibe er under opførelse i baggrunden. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

Figur 8. Christensen og N. J. Ohlsen investeringsprofiler 1896 og 1903

SKATTELIGNINGSKOMMISSIONENS PARTREDERLISTER 1896 OG 1903



68 *Karoline* og *Marie* er ikke medtaget i figur 8. Der var mange skibe med de to navne, og de kan derfor ikke med sikkerhed identificeres. Det er derfor ikke muligt at udregne parternes størrelser eller værdi.

69 Kroman (1928) s. 202, 226.

S/S ENERGI med dæklast
af træ omkring 1920.
Foto: Marstal Søfartsmuseums
Arkiv.



N. J. Ohlsen havde begge år kun parter i tre skibe. I 1896 var det *Faders Minde*, *Phønix* og *Skirner* og i 1903 *Phønix*, *Skirner* og *Fremad*. Han og H. Christensen havde kun skibsparter sammen (fjorten tons hver) i *Faders Minde* på 112 nrt. N. J. Ohlsen ejede i modsætning til svogeren ikke så store andele af skibene, han investerede i, derimod var borgere bosiddende på Marstal Handelsplads og Ohlsen-familien stærkt repræsenteret. Det kan selvfølgelig ikke afvises, at der blandt gruppen af 'andre' i figur 8 fandtes flere familiemedlemmer til H. C. Christensen og N. J. Ohlsen. Desværre opregnede skatteligningskommissionen ikke samtlige partredere i skibene, men interesserede sig forståeligt nok kun for dem, som skulle svare skat på Marstal Handelsplads.

I 1896 havde N. J. Ohlsens fader, Jens Albert Ohlsen (1816-1899), parter med sin søn i *Phønix* og *Skirner*. Partrederlisten fra 1903 viste, at moderen, Cathrine Eline Ohlsen (1821-1903), nu enkefru J. A. Ohlsen, havde overtaget parterne i *Phønix* og *Skirner*, hvor sø-



strene Caroline og Agnes nu også var med. Partrederiet Phønix er opstillet herunder, som det så ud i partrederlisten 1903. Der var tale om et rigtigt familieskib, kun H. J. Bager var udenforstående. Som sagt figurerede hverken Christensen- eller Ohlsen-familiens medlemmer i partrederlisten 1922, højst sandsynlig fordi sejlskibene blev solgt til en god pris under første verdenskrig.

Nok kan man ikke tale om noget sikkert mønster i de to hovedrige marstalleres investeringsstrategier, fordi der kun er de to år 1896 og 1903 at gå ud fra. Pointen er, at de to mænd udnyttede deres kapitalpositioner forskelligt i de to år. H. Christensens investeringer lignede faderens, der også gik ud på at ville eje det meste selv. Omvendt var N. J. Ohlsen med omtrent samme formue som H. Christensen ikke så personligt dominerende i sin investeringsstrategi, selvom han sagtens kunne have købt de øvrige investorer ud og ejet alt selv. Som nævnt tidligere, findes der ikke offentligt tilgængeligt, personligt materiale om N. J. Ohlsen og H. Christensen eller

Et studie i datidens boligindretning. N. J. Ohlsen med frue i deres moderigtige stue i klunkestil. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

Partrederiet Phønix 1903

<i>Navn</i>	<i>Bopæl</i>	<i>Part</i>	<i>Værdi</i>
J. A. Olsens enkefrue	Toldbodgade	1/4	5000
Bager, H. J.	Sølvgade	1/8	2500
Olsen, Agnes H.	Skolegade	1/4	5000
Olsen, Caroline	Sølvgade	1/8	2500
Olsen, N.	Havnegade	1/4	5000

Skatteligningskommissionens partrederliste for Marstal Handelsplads 1903

for dens sags skyld om resten af Christensen-familien. Spørgsmålet, om hvilke motiver, der kunne være baggrunden for investeringsstrategierne, kan derfor være svært at besvare. For H. Christensens vedkommende var der dog en vis parallel til faderens og resten af Christensen-familiens måde at drive virksomhed på.

Fordi H. C. Christensens rederi, som nævnt tidligere, på mange måder repræsenterede overgangen mellem tidligere tiders enkeltmandsvirksomhed og den moderne mere kapitalintensive søfart i Marstal, kan man i princippet hævde, at der er tale om en slags forvokset version af selvejerstrukturen. Herfor taler de handlemåder, som karakteriserede grundlæggeren og hans families omgang med virksomheden, der virker ulogiske i forhold til at investere med profit for øje. Den totale kontrol over aktiviteterne var et gennemgående tema i driften fra de første partrederier og indtil den endelige omstrukturering af værftet og likvidering af rederiet efter anden verdenskrig. Denne praksis peger unægtelig i retning af grundværdier som selvstændighed og uafhængighed. Vigtigheden af disse værdier kan ses deri, at man betalte en høj pris herfor ved at påtage sig en unødigt stor økonomisk risiko. Det stred mod enhver fornuftig risikovurdering at placere sin samlede formue ikke bare inden for samme branche, men også geografisk koncentreret i en mindre provinsby.

H. C. Christensens baggrund som selvejerskipper gjorde, at virksomheden havde sine rødder her. Mødet med det internationale marked og højkonjunkturen i 1860'erne har måske bevirket, at virksomheden nødvendigvis voksede sig i retning af en moderne kapitalistisk produktionsstruktur, men at den stadig var præget af selvejermentaliteten. Denne konservative tilgang skabte ikke de store problemer for H. C. Christensen, men den gjorde det sandsynligvis senere for familien, der til sidst måtte opgive virksomhedens selvstændighed og uafhængighed af andre. For at bevare konkurrenceevnen under den teknologiske udviklings stormskridt i det 20. århundrede krævedes nyinvesteringer i et omfang, hvor Christensen-familiens formue som eneste kapitalgrundlag blev

problematisk. Det eneste, medejerer af H. C. Christensens Staal-skibsværft og datter af J. O. Christensen, Maren Christensen (1881-1954), ønskede sig på falderebet i 1949, da værftet gik konkurs, var, at familien fortsat lagde navn til værftet.⁷⁰

Set i lyset af faderens og familiens virksomhedsdrift er det nærliggende at tolke H. Christensens investeringsstrategi som en udløber heraf. Fradraget værdien af de to dampskibe havde H. Christensen i årets kr. placeret 134.915 kr. i byens skibstons i 1896 og 129.485 kr. i 1903. Set i forhold til den formue han havde i 1904-05 svarede det til, at knap en fjerdedel af kapitalen var placeret inden for samme branche og geografiske område. Dertil kan man så lægge værdien af dampskibene og hans øvrige andel af familie-virksomheden. Det lignede ikke en ideel kapitalistisk placering af pengemidlerne, men derimod Christensen-virksomhedens generelle mønster.

Blandt den øvrige del af Marstals maritime investorer fandtes også andre opfindsomme skibsredere, der formåede at udvikle skibsfarten i nye retninger. Især efter første verdenskrig dukkede helt nye storinvestorer op, som ikke havde relationer til Christensen-virksomheden. De var langt fra så velhavende som H. Christensen og N. J. Ohlsen, men formåede alligevel at tjene penge. Deres investerings-profiler, som vi skal se på i næste afsnit, var radikalt anderledes.

Den nye generation

En central person i udviklingen af Marstals partrederier var N. Petersen eller agent Petersen, som han kaldtes. Han var født i Steenstrup på Fyn og uddannet sejlmager, men havde prøvet livet på søen som styrmand. I 1865 bosatte han sig i Marstal og arbejdede som sejlmager. I løbet af 1870'erne startede han som korrespondende reder og initiativtager til et stort antal partrederier.

Udviklingen kulminerede i 1892, hvor barkskibet *Agent Petersen* på 308 tons blev bygget. Skibet var N. Petersens største. Han havde desuden parter i 26 andre skibe i 1896. Skibet *Agent Petersen* blev som et af de få i Marstal på dette tidspunkt sendt til Afrika og over Atlanten til Sydamerika og Vestindien. Langfarten blev i det hele taget kendetegnende for N. Petersens rederivirksomhed, der blev Marstals førende på det område.⁷¹ I lighed med Christensen-rederiet var der tale om et familieforetagende, hvor sønnerne overtog efter faderen. Dermed ophører ligheden også, for som figur 9 illustrerer, foretog Petersen-familien i langt højere grad investeringer sammen med Marstal Handelsplads' borgere. N. Petersen selv ejede ca. femten pct. af skibsparterne målt i nettoregisteretons, mens Handelspladsens øvrige borgere ejede over 70 pct. i 1896.⁷² Man kunne fristes til at sige, at der var tale om en folkelig bevægelse, for i N.

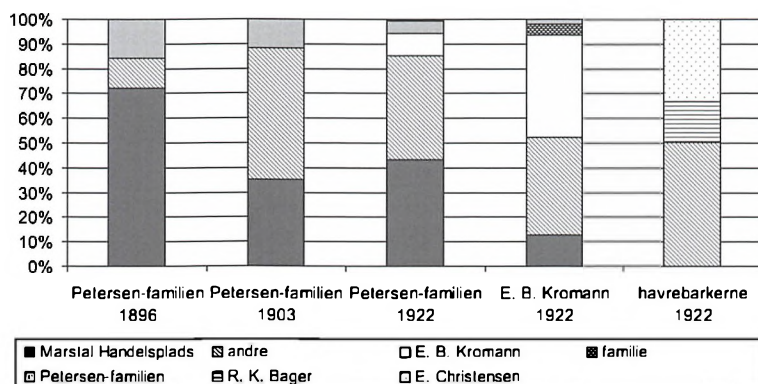
70 Hermansen (2007) s. 108.

71 Kroman (1928) s. 195, 203-204.

72 Skibene *Sylfid*, *Skjold*, *Skirner*, *Saga*, *Proven* og *Niels Juel* er ikke medtaget, da skib og partrederer ikke kan sammenkædes med 100 pct. sikkerhed. N. Petersen havde dog parter i alle skibene.

Figur 9. Petersen-familien, E. B. Kromann og "havrebarkerne" investeringsprofiler

SKATTELIGNINGSKOMMISSIONENS PARTREDERLISTER 1896, 1903 OG 1922



Petersens partrederier finder man den brede befolkning, som f.eks. lægen, skolelæreren, bankassistenten, smedemesteren og naturligvis et bredt udvalg af maritimt beskæftigede. Som nævnt overtog sønnerne Olaf og Hans familievirksomheden i 1903, men de to ejede lidt færre tons end faderen, og samtidig var andelen af partrederer bosiddende på Handelspladsen ca. halveret. Da den yngste søn Valdemar førte rederiet videre efter første verdenskrig, ejede han selv ca. fem pct. af skibene, han investerede i. Samtidig var tonnagen blevet halveret fra 3.276 nrt til 1.752 nrt i alt. Imidlertid var en ny mand dukket op, nemlig E. B. Kromann, som i år 1900 kom i lære som skibsmægler hos firmaet Herman C. Boye.⁷³ Som illustreret i figur 9, ejede han skibe sammen med Valdemar Petersen, bl.a. *Sine* på 300 nrt, hvor E. B. Kromann ejede 51/100. Den korresponderende reder for havrebarkerne, R. K. Bager, ejede ligeledes skibe sammen med Petersen-familiens yngste søn, men det drejede sig om så få tons, at det ikke ses i figuren.

Det var en helt anden investeringsprofil, der prægede E. B. Kromanns investeringer i 1922. Han sad selv på ca. fyrre pct. af skibstonnagen, men havde også familien med i kraft af sin bror, gartner Albert Rasmussen Kromann, søsteren Anne Marie Kromann og enkemoderen Elisabeth Kromann, der i alt ejede ca. fire pct. Derudover var omtrent fyrre pct. af partrederne bosiddende udenfor og ca. tretten pct. inden for Handelspladsen. Det sidste rederiforetagende i figur 9 var havrebarkerne. I perioden 1912 til 1934 varetog R. K. Bager hvervet som korresponderende reder, mens rederiet Pappas og Presser lå i Le Havre.⁷⁴ I partrederlisten 1922 figurerede havrebarkerne *Claudia* og *Pax*, som rederiet havde indkøbt i 1919. Som det ses af figur 9, var den sammenlagte tonnage ejet halvtreds pct. af R. K. Bager og skibsfører E. Christensen i Marstal og halv-

73 Hermansen (2007) s. 10-12.

74 Boye (1992) s. 4-5.

SINE liggende som nybygning
i Marstal havn i 1920. Foto:
Marstal Søfartsmuseums
Arkiv.



treds pct. af det franske rederi. R. K. Bagers formue steg i årets kr. fra 8.000 kr. i 1914-15 til 38.750 kr. i 1919-20, og formuen var stadig på 40.800 kr. i 1934-35, hvor sejladsen med havrebarkerne stoppede. Selvom inflationen tærede noget af gevinsten op, var det alligevel gået helt godt. Oplysningerne om E. Christensens formueforhold besværes af, at der var flere borgere med det navn, hvilket gør det svært at vide præcist, hvem der er hvem.

Havrebarkerne

Havrebarkerne repræsenterede en ny partrederkonstruktion i Marstal, hvor man entredede med ikke bare fremmede, men også internationale investorer. En central person i oprettelsen af havrebarkerne var Peter Christian Otto Aaberg (1879-1964), der var født i Vordingborg-forstaden Masnedsund, men siden havde bosat sig i Marstal. Som skibsfører var C. Aaberg kommet til Le Havre og havde her mødt Luis Presser, den ene af de franske redere. Mødet mellem de to mænd i maj 1912 er beskrevet i C. Aabergs erindringer om sejlskibstiden, som han nedskrev 1948-50.

“En forretningsmand [Luis Presser] i Le Havre, som jeg var gode venner med, fik lyst til at forsøge sin lykke med at være skibsreder og spurgte mig til råds, så da der lå to franske barke til salg i Le Havre efter et dødsbo, gik min førstestyrmand og jeg om bord for at besigtige dem og fandt ud af, at den ene af dem, der lige var kommet i havn, var et godt omend gammelt skib, der lastede cirka 1000 tons og var af jern. Jeg fik min ven til i tilfælde af, at han bestemte sig til at købe dette skib, da at lade det gå under dansk flag og så lade min førstestyrmand blive fører af det. Det blev til virkelighed, og dermed var grunden til et nyt rederi lagt, og det første skib kom

ANNA, maj 1914, bygget 1877
i Sunderland og erhvervet af
Pappas & Presser i 1912, var
den første 'Havrebark'. Skibet
blev sænket tre år senere af en
tysk ubåd i den engelske kanal
under første verdenskrig.
Foto: Marstal Søfartsmuseums
Arkiv.



til at hedde *Anna*, og min reder [R. K. Bager] for *Claudia* var villig til at stå som reder for de såkaldte Havrebarke for på den måde at få dem under dansk flag.⁷⁵

L. Presser var egentlig skrædder i Le Havre med speciale i maritim beklædning, men hvad der helt præcist var årsagen til medrederen Pappas og hans maritime investeringer andet end at 'prøve lykken', forklarer C. Aaberg ikke noget om. At han og R. K. Bager fik stabet foretagendet på benene under dansk flag med fransk kapital, må siges at være heldigt. De var på det rette sted på det rette tidspunkt, og de forstod ikke mindst at udnytte chancen. Havrebarkerne kom til at sejle i Atlanterhavsfart til Sydamerika og Caribien primært for at hente såkaldt logwood eller farvetræ til brug i bl.a. tekstilproduktionen. Skibene var for store til Marstal havn, så hjemstavnsbetegnelsen var rent proforma.⁷⁶

75 Højrup (1987) s. 117-118.

76 Boye (1992) s. 4-7, 58.

Tydeligvis var det tre helt forskellige investeringsprofiler, som kendetegnede Petersen-familien, E. B. Kromann og folkene bag havrebarkerne. Hos familien Petersen udnyttede man til fulde partrederorganiseringen, men fik selv stor indflydelse på skibene ved i de fleste tilfælde at varetage hvervet som korresponderende redere. Efter første verdenskrig var der ikke meget folkelighed tilbage i partrederierne. De, der solgte, havde tjent godt. Havrebarkerne viste sig derimod levedygtige, selvom den økonomiske krise til sidst fik bugt med dem. Indhentning af fremmed kapital var ikke et bevidst initiativ fra marstallernes side, men de formåede at forvalte havrebarkerne fornuftigt i en tid, hvor sejlskibe nærmest blev betragtet som kuriositeter på verdenshavene.⁷⁷

Hvornår V. Petersen solgte sine sidste skibsparter står hen i det uvisse, men hans formue svandt hurtigt ind. Allerede i 1924-25 var formuen i årets kr. svundet ind til 53.116 kr. V. Petersen flyttede herefter til Frederikshavn og figurerer derfor ikke i 1934-35. Faldet i formuen skyldes sandsynligvis hans engagement i rederiet A/S Falken, som kostede både ham og E. B. Kromann mange penge. Faktisk havde ligningskommissionen ud for E. B. Kromann sat et rundt nul i formuekolonnen i 1924-25 og 1934-35.⁷⁸ Det var hverken første eller sidste gang medlemmer af Petersen-familien og E. B. Kromann indgik forretninger sammen.

Erik B. Kromann

Allerede seks år efter sin start som skibsmæglerlærling hos Herman C. Boye, blev E. B. Kromann kompagnon, kun 21 år gammel. Umiddelbart herefter købte han sine første skibsparter og investerede i de følgende år i flere skibe og opnåede i 1907 at blive korresponderende reder. Samme år døde mæglerfirmaets grundlægger H. C. Boye. E. B. Kromann og den anden kompagnon, Rasmus Albertsen, tog derfor over. Der blev før første verdenskrig købt stort ind af skibsparter, som E. B. Kromann finansierede via sine lokale støtter, bl.a. N. Petersens søn H. M. Petersen, sin kompagnon og dennes bror, Kristian Albertsen, men han optog også lån i Marstal Spare- og Laanekasse og i nabobyen Rise Sparekasse. I 1914 fratrådte R. Albertsen som kompagnon og flyttede til Gentofte. Tilbage i Marstal stod E. B. Kromann med mæglerfirma plus sine egne skibsforretninger, og så kom krigen.⁷⁹

Under første verdenskrig fortsatte skibsinvesteringerne med uformindsket fart, og E. B. Kromann tjente sin formue. Det var derfor en holden mand, der indtrådte i rederiet A/S Falken i 1919 som forretningsfører. Rederiet Falken, grundlagt i Svendborg i 1917, havde som så mange andre tjent styrtende med penge under krigen. Da krigskonjunktoren ebbede ud, kom rederiet imidlertid i vanskeligheder. Den nye forretningsførers første opgave var derfor at redde selskabet. Der skulle rejses tre millioner kroner, og E.

77 Boye (1992) s. 49-51.

78 E. B. Kromann havde lånt en del penge. Gæld kunne fradrages i formuen. Hvis gælden oversteg formuen, satte man på dette tidspunkt blot et nul ud for skatteyderen.

79 Hermansen (2007) s. 7-27.

B. Kromann tøvede ikke med at spæde til. Han overflyttede sin egen skibsflåde til rederiet og baserede noget af redningsplanen på samme finansieringsgrundlag som sine partrederier. Selv lagde han 600.000 kr. på bordet. Familie og svigerfamilie lagde i alt 96.000 kr. og V. Petersen 30.000 kr. Selvom marstallerne nu blev stærkt repræsenteret, kom A/S Falkens aktiekapital dog ikke udelukkende herfra. Allerede i 1923 måtte A/S Falken likvidere. Selskabet blev rekonstrueret som A/S Det danske Sejlskibsrederi, men selv med storskibsrederen A. P. Møller i ryggen gik det ikke. I 1927 måtte forretningsføreren E. B. Kromann efter generalforsamlingens beslutning lukke foretagendet.⁸⁰

Nu gjaldt det overlevelsen. Mellemkrigstidens krise satte en effektiv stopper for indtjeningen i søfartserhvervet især for sejlskibene, men man kan sige, at netop pga. sejlskibe overlevede E. B. Kroman. Han formåede at købe nogle af skibene tilbage fra rederiet Falken med hjælp fra A. P. Møller.⁸¹ Hvorfor dette gav mening, giver styrmandsaspiranten i 1925 på skonnerten *N. E. Schmidt*, Erik Budtz Christensen, svar på i sine erindringer.

“Det var vanskeligt at få hyre i almindelighed, men utrolig vanskeligt at finde et sejlskib. Årsagen var den, at for at komme på navigationsskole og blive styrmand, skulle man have sejlet 2 år om bord i et sejlskib. Følgen var at det svindende antal sejlskibe kunne vrage og vælge mellem mange ansøgere, og betalingen var derefter.”⁸²

A. P. Møller ville via sin investering i E. B. Kromanns rederi sikre sine søfolks uddannelse. Det ændrer dog ikke billedet af et sejlskibserhverv i krise, og E. B. Kromann kom ikke udenom en modernisering af skibsflåden. Effektiviseringen af småskibsfartens fremdriftsform fra sejl til motor var nødvendig. E. B. Kroman fik sine første motorsejlere i 1932, og i 1941 havde det sidste rene sejlskib også fået motor. Det blev bestandigt sværere at få det til at løbe rundt, men han havde trods alt stadig sine økonomiske støtter. Under anden verdenskrig blev de skibe, som ikke var blevet beslaglagt af de allierede ved krigsudbruddet, underlagt en del pligtfragter af især brændsel og fødevarer til statens fastsatte fragtrater. E. B. Kromann måtte også finde sig heri, og rederiets besejlingsmønster adskilte sig derfor ikke synderligt fra landets øvrige småskibsfart. Generelt gik det nogenlunde. Der var gode fragter at få ved siden af pligtfarten, og derudover havde man pga. brændstofmangel fred for andre transportkonkurrenter som f.eks. biltrafikken.⁸³ E. B. Kromann må have tjent sin formue efter krigen på sejladsen, men under alle omstændigheder var der ikke tale om en gentagelse af første verdenskrigs indtjening.

Det lignede i de første år en kometkarriere, men målet for E. B. Kromann var den selvstændige virksomhed og ikke så meget prestigen i at være skibsmægler. Billedet af hans investeringer lignede en blanding af N. J. Ohlsens og H. Christensens profiler, hvor selv-

80 Hermansen (2007) s. 27-38, 45-48. Møller (1998) s. 225-238.

81 Hermansen (2007) s. 48-49.

82 Regin MAM 02.46A005

83 Hermansen (2007) s. 58-60, 70-74. Rasmussen (2000) s. 94-111, 203-211.

ejerskabet, en lille kreds af medinvestorer og til dels familien var karakteristiske elementer. Sammenholdes historien om E. B. Kromann med billedet i figur 9, må man sige, at der ikke blev rystet på hånden, når pengene blev sat i skibstons. Han var heller ikke bleg for at optage lån for at investere, selvom de økonomiske konjunkturer bestemt ikke var gunstige. Det var ikke lysten til investere i skibe, men kapital E. B. Kromann løb tør for. Nok arbejdede han sig ikke op fra fattige kår, men risikoviljen betalte sig under første verdenskrig. Tilliden til hans faglige dygtighed gav ham desuden nogle få, men trofaste økonomiske støtter i Marstal og i Svendborg, som i mellemkrigstidens svære krise sikrede ham overlevelsen.

Fælles for den nye generation var, at ingen af dem havde en pengetank i ryggen som Christensen-familien. Man skabte sine investeringer fra bunden, men gennem forskellige investeringsstrategier: Petersen-familien fandt igennem partrederorganiseringen kapital blandt byens borgere. E. B. Kromann investerede selv sammen med en kreds af støtter, mens man i havrebarkerne fik chancen for at bringe udenlandsk kapital ind. Man involverede sig økonomisk indbyrdes. Det var ikke ualmindeligt, at man strakte sig langt for at hjælpe hinanden, selv om man egentlig var konkurrenter. I lighed med Christensen-familien var der en udpræget sammenhæng mellem kapital og fagligt engagement, som skabte en imponerende standhaftighed. Når pengene var bundet i skibstons, og krisen indtraf, burde man med spekulantens logik have trukket sig. Det faglige engagement kunne være forklaringen på, at man ikke gjorde sådan, for hvad skulle man ellers tage sig til? Virkelysten synes at være det centrale. Så længe det kunne løbe rundt, blev man ved. For lægen, postbuddet, skolelæreren og andre småsparere kunne det selvfølgelig være udsigten til en lille ekstragevinst i form af skibsparternes afkast, der motiverede, men reel spekulation har der næppe været tale om.

Fagligt engagement, standhaftighed og selvstændighed

Det billede, der her er givet af byens 'kapitalister' eller rigeste investorer, tegner for det første en gruppe borgere, hvis formueudvikling adskilte sig radikalt fra resten af byen. For det andet var denne formue med undtagelse af perioden fra midten af 1930'erne til efter anden verdenskrig udpræget konjunkturresistent, selvom det kunne gå op og ned for den enkelte. Det skyldtes en mindre binding til byens skibstons i takt med, at flåden svandt ind, men samtidig var søfartens storinvestorer standhaftige, hvilket kom dem til gode under første verdenskrig. Det skabte en kapitaltilgang, der bragte Christensen-familiens individer op i millionærklassen og skabte nye formuende investorer. Investeringer i sejlskibsfart skulle

dog herefter vise sig at være yderst risikable, men alligevel fandt man i kraft af lokale netværk og international kapital en vej frem. Selvom mellemkrigstiden var hårde år for den lokale søfart, var den marstalske storkapital stadig præget af maritim virksomhed også efter anden verdenskrig.

Ser man på anvendelsen af den økonomiske styrke hos byens maritime storinvestorer, var den primært bundet til kapitalejernes faglige baggrund og ambitioner inden for søfartserhvervet. Først og fremmest synes den selvstændige virksomhed at være målet for investeringerne, både for den ældre og den nye generation af maritime storskibsinvestorer. Den ældre generation, repræsenteret af Christensen-familiens medlemmer, viste visse individuelle udsving, men der er træk, som peger i retning af familiens historiske selvejer-tankegang som motiv bag investeringsmønstret. Dette mønster er kendetegnet ved en overlegen økonomisk formåen, der opretholdt familievirksomheden næsten fuldstændigt uafhængig og selvstændig i alle de år, den eksisterede. De øvrige maritime investorer i Marstal havde klart adskilte strategier for at opnå den selvstændige virksomhed. Man baserede sig enten på et bredt udsnit af lokale småsparere, en kombination af lokal og udenlandsk kapital eller en mindre kreds af trofaste støtter.

Dampskibsteknologien var ikke bare dyr, men kapitalstrukturen bag i form af store aktieselskaber var en trussel mod den maritime kultur i Marstal. Placeringen af den lokale kapital i byens skibstons betød nemlig, at beslutningskompetencen lå hos marstallerne og ikke hos en fjern bestyrelse i København. Der eksisterede dog dampskibe i Marstal, men kun i det omfang man var i stand til at bevare kontrollen lokalt. Ved at satse på en forældet, men billig teknologi som sejlskibe kunne man forsvare sin levevis mod den opløsning, afhændelsen af provinsens handelsflåder afstedkom i mange af de mindre søfartssamfund.⁸⁴

Som H. A. Grube bemærkede tidligere, var Fanøs sejlskibsflåde allerede væk ved århundredskiftet, mens Marstal stadig havde hundredvis af sejlskibe. I modsætning til Fanø, hvis storskibsflåde var ejet af skibsredere i Hamborg, betød den udpræget lokale finansiering i Marstal, at beslutningskompetencen hos lokale rederier, partredere og selvejere i forhold til køb, salg og disponering af skibene samt ikke mindst valg af underleverandører var intakt. Fannikkerne havde ingen indflydelse på de hjemhørende skibe, og omvendt havde de hamborgske redere ingen lokal binding til Fanø.⁸⁵ Den selvstændighed og uafhængighed, fannikkerne mistede, syntes at være et skrækscenarium for marstallerne. Hvis man overdrog kontrollen med den lokale skibsflåde til fremmede investorer eller fjerne børsselskaber, mistede man samtidig kontrollen over sin egen fremtid. Det symbiotiske forhold mellem byens søfartserhverv og lokale forretningsliv var skrøbeligt og krævede en udbredt tillid

84 Holm (1991) s.171-179.

85 Hahn-Pedersen (1991) s. 28-31.

og stor ansvarsfølelse over for hinanden. Blev beslutningerne taget af professionelle bestyrelser eller investorer fjernt fra Marstal uden forståelse for lokalsamfundets sammenhængskraft, kunne det udvikle sig til en ubetinget katastrofe for marstallerne.

Der var således et element af finansiel stabilitet bag Marstals søfart, som fortsatte så længe det kunne løbe rundt. Udviklingen hen imod en mere moderne kapitalistisk udformning af produktionen afstedkom en kompetenceopsplitning, som koncentrerede ekspertise omkring sejlads i kraft af uddannede skibsførere og formidling af fragt gennem befragtningsmæglere. Kompetencer, der før var samlet hos selvejerskipperen, blev udspaltet i nye erhverv. Fra at være mange små, selvopretholdende enheder i form af selvejer-jagter blev storskibsfarten kendetegnet ved en opsplitning mellem kapital, kompetencer og skipper. Førhen var alle tre dele samlet hos én mand, men udviklingen mod storskibsfart krævede en større viden og kapital, som han umuligt kunne overkomme alene. Det økonomiske grundlag var i første omgang H. C. Christensens rederi og senere byens mange partrederier, der alle på nær 'havrebarkerne' primært var baseret på lokal kapital. Den lokale kapitalcentrering og den store risiko, man derved løb, understøtter et argument om, at man først og fremmest ønskede at bevare kontrollen over de lokale skibe.

Kulturelt manifesterede motiverne bag den finansielle struktur et behov for uafhængighed og selvstændighed, der havde deres oprindelse i selvejerskipperens ideologi. Man formede produktionsstrukturen ud fra de krav storskibsfarten og det internationale fragtmarked stillede, hvilket nødvendigvis indebar specialisering af kompetencer og en generel effektivisering af det lokale søfartserhvervs produktions- og finansstruktur. Selvom dampskibsfarten var en hård konkurrent, var skiftet til en international scene for den lokale skibsflåde samtidig det, der fik pengene til at rulle ind og afløse fattigdommen. Det var således muligt at agere og faktisk opbygge en lokal maritim storhedstid på trods af en teknologiudvikling, der byggede på maskinteknologi og ikke sejl. Det moderne kapitalistiske samfund kom faktisk også marstallerne til gode under første verdenskrig, selvom de ikke selv var udprægede spekulanter. Det kulturelle mønster sigtede mod beskyttelse og selvopretholdelse af det lokale søfartserhverv, hvilket gjorde, at man havde en stor sejlskibsflåde, der under krigen pludselig repræsenterede en enorm værdi. Mange partredere trak sig ud af den folkelige finansiering af skibsflåden, men en håndfuld standhaftige investorer fortsatte også i mellemkrigstidens lavkonjunktur, hvilket virker logisk set i lyset af behovet for selvstændig virksomhed og uafhængighed af fremmede interesser.

Efter undersøgelsen af det maritime produktionsapparat og finansieringen af det, vil det være på sin plads at få et indblik i den an-

den ende af formueskalaen hos den maritime arbejdskraft. Ved århundredskiftet var de fleste beskæftigede inden for søfartserhvervet, og i de næste afsnit skal fokus rettes mod sammenhængen mellem dem og den maritime produktionsstruktur. I det følgende inddrages mere personlige kilder i form af søfolkenes erindringer, der enten på opfordring eller af egen vilje har beskrevet deres liv og levned. Der er dog i sagens natur stor forskel på, hvor meget og hvor detaljeret den enkelte erindringskriver har valgt at skrive.



Navigatorer med om bord på NAVIGATIONSSKOLEN i Marstal Havn, der var skolens øvelsesskib fra 1911 til 1916. Styrmandskarlene, som man kaldte dem, nød en særlig status i byen. Man kendte dem på deres kasketter med solvanker, når de gik rundt i byen og gjorde tilnærmelser til pigerne. Mange kom udefra og fik efter endt eksamen hyre på et Marstalskib og giftede sig med byens piger. Det store antal uddannede sofolk i byen var et resultat af de mange nybyggede skibe og tilstedeværelsen af en maritim uddannelsesinstitution. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

Den maritime arbejdskraft

Mandskaberne i Marstals handelsflåde arbejdede i et skarpt adskilt hierarki rangerende fra skibsdreng til skibsfører. Der var typisk mellem tre og syv besætningsmedlemmer, så det var et ret kompakt arbejdshierarki i forhold til den typiske lønarbejder i land. Starter man i bunden af hierarkiet, var alle søfolks arbejdsprospektivet det samme. Ingen ejede parter i skibet, og alle var aflønnede. Skibets karrieretrin muliggjorde en stigning i graderne, hvis det var den vej man ville gå. Endelig kunne tiden som sømand og stigningen i grader være et skridt i retning af en fremtid som selvstændig erhvervsdrivende, hvor målet med arbejdet og karrieren var at indsamle erfaringer og kapital til en fremtid som f.eks. befragtningsmægler, skibsreder eller korresponderende reder.

Skibsfører

Som et første overblik kan man tage et kig i skatteligningsprotokollernes opgørelser over søfolk i Marstal. I tabel 8 ses det, at skibsførere var en dominerende gruppe skatteydere, der først blev overgået i 1924-25 af styrmændene. Lidt overraskende set i lyset af skibsflådens udvikling var de menige søfolks antal ret stabilt, og faktisk stigende i periodens sidste årtier. Der var tale om folk med stillinger som matroser, bedstemænd eller blot 'sømand', enkelte af dem havde tidligere været noteret som skibsførere eller styrmænd. I 1946-47 fremgik det af skatteprotokollens notater, at femten af dem var 'navigatorer', dvs. navigationsskoleelever.

I Marstal var det mere reglen end undtagelsen, at man efter konfirmationen stod til søs og startede som skibsdreng. Mandskaberne

Tabel 8. Antal skattelignede søfolk

	1904- 1905	1914- 1915	1919- 1920	1924- 1925	1934- 1935	1946- 1947
Skibsfører	176	101	95	58	29	21
Styrmænd	102	64	41	72	55	25
Menige søfolk	42	85	43	48	65	73
I alt	320	250	179	178	149	119

Skatteligningsprotokollerne for Marstal Handelsplads

bestod således af en del drenge eller unge mænd, der, såfremt de ville på navigationsskole, skulle opfylde et krav om flere års sejltid. Mange af dem var så unge, at de ikke blev skattelignet, og derfor manglede i tabel 8. Efter at adgangskravet til navigationsskolen var opfyldt, tog man først styrmandseksamen, sejlede derefter endnu et par år, og endelig afsluttede man uddannelsen med skibsfører-eksamen.

Skibsførere og styrmænd havde således været igennem et officielt godkendt uddannelsesforløb med afsluttende eksaminer. Førhen havde ældre skipper varetaget undervisningen af de unge søfolk, men efter en række oprettelser af forskellige navigations-skoler på Ærø blev der i 1881 bygget og indviet en ny central skole i Marstal. Navigationsskolen havde ret til at uddanne styrmænd og skibsførere i overensstemmelse med de nationale standarder. Udviklingen af en lokal uddannelsesinstitution var nødvendig for at dække behovet for nye skibsofficerer i takt med skibsflådens udvidelse og kan ses i sammenhæng med den effektiviseringsproces, som byens skibsfart gennemgik.⁸⁶

Erindringskriverne tilhører for de flestes vedkommende den uddannede klasse af søfolk, der som regel havde haft længere maritime livsforløb og karrierer på havet og derfor sad med mange spændende historier fra de syv have. Dem har der altid været et stort publikum til. De, der ikke blev styrmænd eller skibsførere og måske kun sejlede ganske kort, har nok ikke følt sig inspireret til at skrive om det.

*En karriere fra skibsdreng til skibsfører 1866-1906*⁸⁷

Som et eksempel på en karriere i de sidste årtier af 1800-tallet og henover århundredskiftet bringes her den 'f.hv. skibsførers' beretning, som den er gengivet hos C. T. Høy. Han var fjorten år gammel i 1866, og tiden var inde til at stå til søs. Som tilfældet var hos mange andre forældre i Marstal, var der ikke råd til at give sønnen nogen uddannelse ud over landsbyskolen. Det letteste var at sende børnene til søs. Storskibsfarten havde ikke rigtig taget fart endnu, så den unge sømand fik hyre på en Marstal-jagt med firemands-besætning. Skibsdrengen blev som regel sat til madlavningen om bord, men for den f.hv. skibsfører var det sømandskabet, der var det essentielle.

"I den Tid kappedes vi Sømænd om at lære det mest mulige Sømandskab, Splejning, slaa Knobe, kort sagt alt Sømandsarbejde, for at faa godt Navn og Rygte af sin Skipper."⁸⁸

Det væsentlige med tiden om bord var tilegnelsen af kundskaber og 'at få et godt navn og rygte'. Et godt omdømme var værdifuldt i den fremtidige ansættelse, i modsat fald f.eks. hvis man rømmede fra skibet, ville ens muligheder lide ubodelig skade. Karrieren kunne undermineres, hvis det gode navn og rygte blev kompromitteret af alvorlige og kriminelle handlinger som rømning eller mytteri.

86 Kroman (1928) s. 267-268.

87 Afsnittet bygger på Høy (1913) s. 153-198.

88 Høy (1913) s. 155.

I tre år sejlede den unge sømand som kok med forskellige marstalske jagter, og han blev som syttenårig udnævnt til ungmand og letmatros. Derefter tog han styrmandseksamen, og for at komme videre i uddannelsen skulle han nu sejle i udenrigsfart. Den attenårige styrmand tog derfor til Hamborg og sejlede i de næste syv måneder på Sydamerika og Vestindien. Efter påmønstringen af et nyt skib til Sydamerika, blev han ansat som andenstyrmand. Den næste forhyring skete efter endt sejlads i Antwerpen, hvor han fik ansættelse på en bark fra Liverpool. Grunden var, at han ville lære sig engelsk, hvilket der nok kunne blive brug for i det internationale søfartserhverv. Ca. nitten år gammel afmønstrede han igen i Antwerpen, og ville nu til New York. Han påmønstrede derfor en tremastet skonnert til Nova Scotia som matros, men afmønstrede i New York. Her tog han hyre som matros på barken *Emma C. Leithfield*. Han havde muligvis ikke været i stand til at finde en styrmandshyre, men hvorfor han lod sig 'degradere', fortæller han ikke noget om.

Efter flere års sejlads på verdenshavene vendte han hjem til Marstal og efter seks ugers ferie med forældrene, fik han hyre som styrmand på en marstaller-skonnert. Efter otte måneders sejlads aftjentes den obligatoriske seks måneders værnepligt i marinen. Herefter springer erindringen til ca. 1881, hvor den nu 29-årige skibsfører fik betroet sit første skib: en skonnert tilhørende et større rederi i Marstal. Snart efter blev han skibsfører på et af rederiets største skibe, som han desværre havarerede med på reden i Ramsgate. Skibet var ikke forsikret, men måtte kondemneres af rederiet. En bjærgning af vraget ville være bekostelig, hvorfor man valgte at holde auktion over skibet og dermed afhænde opgaven til andre. Det blev nu skibsførerens job at arrangere auktionen, hvilket var lidt af en pinsel for ham. Blev skibet ikke solgt, ville det betyde yderligere tab for rederiet. Denne ad hoc opgave var egentlig ikke en opgave for en sømand, men lignede snarere en opgave for en skibsmægler. Skibsføreren var rederiets forlængede arm og måtte derfor tage sig af den slags situationer, hvilket naturligvis krævede en loyal skibsfører. Han tog ansvaret på sine skuldre, selvom han følte sig lidt klemt i situationen; hvis skibet ikke blev solgt, kunne det falde tilbage på hans person og duelighed.

Skibsføreren løste heldigvis opgaven til alles tilfredshed, og rejste efterfølgende til København og overtog et andet af rederiets skibe. Med det nye skib oplevede skibsføreren flere alvorlige ulykker i løbet af sine otte år som dets skipper, bl.a. faldt en matros ned fra overtopsejlsråen og slog sig ihjel. På samme rejse blev skibet udsat for kollision med en engelsk brig i Østersøen. I det sidste år som skibsfører på dette fartøj var kursen sat mod Langesund vest for indsejlingen til Oslo. Da man nåede hertil, blæste det op med snestorm og senere orkan fra syd. Selvom man havde fået lods

om bord, hjalp det ikke meget pga. den dårlige sigtbarhed. Skibet ramte klippekysten.

“[...] Skibet huggede imod Klippen, saa Sprydet knustes og forsvandt under Forskibet i Søen, og desværre forsvandt Styrmanden samtidig og forulykkede i Bølgerne.”⁸⁹

Da skibet ramte, havde styrmanden stået på fordækket og forsøgt at springe i land med en line, men han faldt i stedet over bord og druknede. Det lykkedes imidlertid resten af besætning og lodsen at komme i land, mens skibet blev brækket til pindebrænde på klipperne.

“Det var et sørgeligt Syn at se min kostbare betroede Ejendom ligge der totalt forsvundet i Havets Bølger i Løbet af et Par Timers Tid.”⁹⁰

Det var et stort ansvar skibsføreren stod med. Foruden menneskeliv var den ‘kostbare’ og ‘betroede’ ejendom gået tabt under hans ledelse. Skibet var ikke forsikret, så det var et mærkbart tab for rederiet. Rederne bebrejdede ham imidlertid ikke forliset, men var forstående. Skibsføreren fik kort efter et nybygget skib fra rederiet, som han førte i seksten år uden alvorlige ulykker, og han gik derefter i land som 54-årig. Det gode navn og rygte holdt hele karrieren igennem, rederiet havde tillid til deres skibsfører, selvom ulykkerne havde kostet dyrt.

Den fhv. skibsførers erindringer om sin karriere og stillingen som skibsfører viser, at en helt grundlæggende kompetence for den karriereorienterede sømand var loyalitet. Rederi og partredere var i lange perioder afskåret fra kommunikation med skibet og måtte derfor stole på skibsførers evner som sømand og hans loyalitet i omgangen med den kostbare og betroede ejendom. For søfolk der ville nå højt i hierarkiet, var det derfor essentielt at opbygge og bevare sit gode navn og rygte. Et omdømme som en loyal, arbejdsom og dygtig sømand var nøglen til den fremtidige karriere.

Den næste erindring stammer fra Niels Hansen, der havde et noget anderledes livsforløb. Til forskel fra den redigerede erindring i C. T. Høys bog, hvor f.eks. en række navne er udeladt, er tonen i denne erindring mere personlig. N. Hansens erindring giver et eksempel på en livspraksis, der følger forskellige baner i tilværelsen. Desuden løfter han en lille flig af problematikker mellem skibsførere og partredere, der kan tjene som en vinkel på partrederiorganiseringens bagside.

*Niels Hansen 1891-1932*⁹¹

Da Niels Hansen (1877-1968) blev konfirmeret i 1891, vidste han ikke umiddelbart, om hans levevej skulle være søen, som tre fjerdedele af de øvrige drenge valgte. Faderen tog ham derfor med ud at sejle i foråret 1892, naturligvis som skibsdreng med kokkegerningen som opgave. Tre år efter sejlede han stadig og var nu letmatros.

89 Høy (1913) s. 190.

90 Høy (1913) s. 195.

91 Afsnittet bygger på Regin MAM 0246A083

Besætningen på VEGA, fotografet i Grenå januar 1908. Skipper Niels Hansen står bagest i midten. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.



Efter endt værnepligt i marinen var det egentlig meningen, at han ville til Hamborg for at sejle med større skibe. I stedet blev han forlovet hjemme i Marstal, tog på navigationsskole og fik styrmands-eksamen i 1897. I 1899 bestod han skibsførereksamen og fortsatte herefter med at sejle med marstaller-skibe.

“Jeg sejlede [...] til hen på Efteraaret 1904, da jeg blev tilbudt at føre Skbg. *Vega* imod at overtage en Del af den afgaaende *Førers Part (en tiendedel)*.”⁹²

I 1904 fik han som 27årig sit første skib at føre, mod som partrederiets tradition foreskrev at erhverve en skibspart. Efter i mange år at have ført *Vega*, ankom N. Hansen i 1913 til København. Her fik han oplysning om, at skibsførerlønningerne var steget fra halvtreds til firs kr. om måneden. Partrederiets korresponderende reder ville imidlertid ikke forhøje hyren, og N. Hansen søgte derfor efter arbejde på andre skibe bl.a. De Forenede Dampskibsrederiers bugserbåde, hvor svogeren arbejdede, og startlønnen var 100 kr. om måneden. Det var dog en problematisk situation.

“Jeg [...] turde ikke sige min Plads op før jeg havde faaet noget Nyt, jeg skyldte endnu i den Skibspart jeg havde købt til Overpris. [...] jeg turde ikke flytte til København med Kone og 4 børn.”⁹³

Denne lille bemærkning om partrederiet set fra skibsførerens synsvinkel viser for det første, at der tydeligvis intet pengemotiv var i N. Hansen investering i *Vega*, og for det andet at det faktisk var lidt af en belastning for ham at eje en skibspart. Erhvervelsen af skibsparten var primært begrundet ud fra skibsførerstillingen, der fulgte med. For N. Hansen var investeringen møntet på karrieren.

92 Regin MAM 0246A083

93 Regin MAM 0246A083



*Hans Petersen sejlmagerloft
1914. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.*

En af medrederne i skibet sejlmager Hans Petersen, den tredje-største partreder i 1903, kom ham til undsætning og tilbød jobbet som sejlmager med 100 kr. i månedsløn. N. Hansen takkede ja og skiftede stillingen som skibsfører ud med et arbejde i land. Han fortsatte dog med at sejle et par ture med H. Petersens skibe, men overtog i 1920 ledelsen af sejlmagerforretningen, idet indehaveren som nævnt tidligere flyttede til København.

I 1923 var forretningen så aftagende, at H. Petersen ikke ønskede at fortsætte. N. Hansen startede nu for sig selv og indrettede svigerforældrenes loft til sejlmagerværksted. Det gik imidlertid ikke i længden. Det krævede en god økonomisk polstring at være sejlmager i et forretningsmiljø præget af partrederiets finansierings-traditioner.

“Da [...] Sejlmagerværksteder som Regel maatte tage Parter i Skibene for at faa Arbejdet og yderligere give ½ Aars kredit, saa skulle der ret mange Penge til for at faa noget videre Arbejde.”⁹⁴

Det gik i et par år. Herefter forsøgte N. Hansen sig med en kulforretning, som han drev indtil 1932. Dette år søgte han pladsen som forretningsfører for søassurancen Ærø, som han fik og havde indtil 1955.⁹⁵

N. Hansen nedskrev sine erindringer i 1949. De slutter således, mens han stadig var forretningsfører for Ærø. Karriereforløbet, indtil han blev sejlmager, lignede umiddelbart den ovenstående fhv. skibsførers. Da uoverensstemmelserne omkring lønnen imidlertid blussede op, forlod han skibsførerstillingen uden større tøven for at blive oplært i sejlmagerfaget. At han fokuserer så meget på lønforholdene, at skibsførerkarrieren ligefrem droppes, kan selvfølgelig antyde at lønnen var det afgørende. Men i forhold til resten af livsforløbet synes lønarbejdet eller fritiden ikke at være væsentlige fokuspunkter. Han driver H. Petersens sejlmagervirksomhed, og forsøger sig herefter med selvstændig

94 Regin MAM 0246A083

95 Hermansen (2001) s. 56.



Niels Hansen fotograferet, da han var forretningsfører for Søassurancen Ærø. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

virksomhed, men ender med en funktionærstilling i søassurancen Ærø. N. Hansen forblev forretningsfører i 23 år og søgte ikke højere op i hierarkiet, f.eks. til bestyrelsen for søassurancen. Det er således ikke en målrettet karrierehigen, der kendetegner livsforløbet.

N. Hansen var 36, da han gik i land, så livet som sømand varede i 22 år. I nitten år forsøgte han sig med håndværk, og i de sidste 23 år var det arbejdet som funktionær, der prægede dagligdagen. Et punkt der kan forklare en afbrudt karriere som skibsfører, var N. Hansens stille protest over den skibspart, han 'havde købt til overpris' og den økonomiske klemme, som kunne følge med. For at opnå skibsførerstillingen var det væsentligt ikke at være i opposition til sine arbejdsgivere, fordi det kunne bringe fremtidsmulighederne i fare. Partrederiets traditioner gjorde mange skibsførere til tvangsinvestorer: ville man have skib at føre, måtte man som regel købe sig ind. Det var den samme problematik de sejlskibsrelaterede håndværkere og de ikke-maritime underleverandører stod overfor: ville man have noget at lave, måtte man aftage parter i skibene. Nogle år efter at N. Hansen købte sin skibsførerpart i *Vega*, fandt en ret heftig, men anonym ordveksling sted i Ærø Avis, som skildrede problematikken omkring skibsførernes tvangsinvestering.

Skibsfører-sagen 1908

I Ærø Avis kunne man i igennem februar måned 1908 følge en korrespondance mellem læserbrevsskribenterne 'flere ældre skibsredere' og 'skibsfører'. Årsagen til skriverierne var, at en afgående skibsfører angiveligt havde fået en overpris for sin part af efterfølgeren. For det første fandt partrederne (flere ældre skibsredere) det urimeligt, når skibsføreren fik en overdreven høj pris for sin part og tilmed havde fået førsteret til salget forud for en partreder, der måske også ønskede at sælge. For det andet var det kutyme, at skibsføreren anbefalede sin efterfølger, men problemet for partrederne var, om hans rådgivning i virkeligheden var styret af den økonomiske gevinst. Hvis det på den måde blot var den højstbydende, der fik anbefalingen og ikke den bedst kvalificerede, tjente det ikke partredernes interesse. Opfordringen fra 'flere ældre skibsredere' lød derfor, at nok skulle skibsføreren tages med på råd i ansættelsen af sin efterfølger, men parten skulle overlades til rederiet.⁹⁶

Svaret fra 'skibsfører' kom et par dage senere. Hans modsatte synspunkt var, at hvis partrederne skulle overtage skibsføreren part, kunne de finde på at taksere skibet uforholdsmæssigt lavt for at kunne tilbagekøbe den billigt. Problemet var, at parternes værdi kunne variere, alt efter om skibet tjente gode penge eller havde haft et dårligt år. Hvis det sidste havde været tilfældet, og man derfor valgte at fyre skibets fører, ville det ifølge 'skibsfører' være at føje spot til skade samtidig at tvinge ham til at afhænde parten til rederiet. Partrederne kunne få parten billigere på baggrund af

96 Ærø Avis 3. februar 1908.

skibets dårlige indtjening og ikke skibets materielle værdi (dvs. forsikringens taksation). At den afgående skibsfører fik en rimelig pris var kun fair, fordi denne type skibsparter også medførte stillingen på skibet, mente 'skibsfører'.⁹⁷

Polemikken fortsatte frem og tilbage måneden ud, og flere blandede sig, men alle indlæg fortsatte med at være anonyme. Det var et lille samfund, og man skulle nødig lægge sig ud med nogen. Kernen i sagen var, at prissætning af skibsparterne var forskellig, alt efter hvem der solgte og købte. Når skibene f.eks. under den sløje tid før første verdenskrig, ikke tjente det, de skulle, og man derefter afskedigede skibsføreren, ramte det ham dobbelt hårdt, hvis han ikke fik afhændet skibsparten uden tab. Hvor stort omfanget af dens slags problemer egentlig har været, er i sagens natur svært at afgøre. Det var et ømtåleligt emne.

Skibsfører-sagen viser under alle omstændigheder en af partrederiets svagheder; den økonomiske binding til skibet kombineret med lavkonjunktur kunne få en eskalerende nedadgående effekt for skibsførerne, specielt hvis parten var købt for lånte penge. Den spændetrøje ville man gerne sikre sig mod, og som der stod i et indlæg af en tredje læserbrevsskribent 'kontraktløse'.

"[...] flere Skippere har de senere Aar faaet deres Afsked af Rederne og har været tvungen til at sælge deres Part ofte med betydelige Tab. [...] Skibsførere! Lad os for Eftertiden slutte os sammen og først og fremmest sørge for at vi alle faar en Kontrakt og naturligvis en god. Vi har i de senere Aar set gang efter gang, hvor nødvendigt det er [...]"⁹⁸

Det er næsten en socialistisk tone, der præger indlægget. Artikulationen af modsætningerne tegnede et skel mellem investorer og skibsførere, som partrederorganisationen var den egentlige årsag til. Det var en modsætning, der ikke tidligere havde eksisteret, fordi skibsføreren i ældre tider selv ejede sit skib.

Avissskriveriet viser også, at skibsførerens loyalitet var af fundamental betydning for hele produktionsstrukturen. Diskussionens egentlige omdrejningspunkt kan sammenfattes som et spørgsmål om, hvordan skibsførerens loyalitet kunne sikres. Den klemme, som skibsparten var for N. Hansen og andre skibsførere, var en måde at sikre produktionsloyaliteten. Problemet var bare, at det var en slags implicit, ubalanceret arbejdskontrakt, som vejede tungt på skibsføreren, der blev tvunget ud i at låne store pengesummer ikke bare fra banken, men også blandt familie og venner. Skibsføreren måtte således ikke blot udvise en ubøjelig loyalitet, men var samtidig afhængig af partredernes eller den korresponderende reders evne til at finde lønnende fragter og i det hele taget sørge for optimale rammer for skibets drift. Hvis skibsføreren ikke var sikret optimale forhold for at drive skibet økonomisk gunstigt eller var uheldig, kunne familie, venner og han selv miste mange penge.

97 Ærø Avis 6. februar 1908.

98 Ærø Avis 8. februar 1908.

Loyaliteten gik derfor begge veje i forholdet mellem investorer og skibsfører, når der var tale om en finansieringsstruktur som part-rederiet.

Den fhv. skibsfører og N. Hansen var begge skibsførere på marstalske skibe, men i det følgende afsnit gives et eksempel på en karriere i internationalt tilsnit. C. Aaberg, der tidligere har været omtalt i forbindelse med havrebarkerne, skrev sine erindringer færdige i 1950 og havde da været til søs i ikke mindre end 55 år. Med hans beretning får man for det første et indblik i en meget lang karriere i sejskibene og for det andet et syn på overgangen mellem sejl og damp set fra skibsførerens synspunkt.

*Christian Aaberg 1894-1949*⁹⁹

Efter konfirmationen påmønstrede C. Aaberg i 1894 to Marstalskibe, først *Poseidon* og senere samme år *Union*. Som alle andre startede han karrieren som skibsdreng og kravlede langsomt op i hierarkiet i årene derefter. I 1896 blev han forhyret som letmatros i *Ellen* og derefter let- og fuldmatros i *H. A. Friis* samme år. Alle skibe havde indtil nu været fra Marstal, men i 1898 fik han hyre som matros på den norske barkentine *Vamøs*. Inden C. Aaberg kom på navigationsskolen i Marstal i 1900, nåede han både til Sydamerika, Cuba, Afrika, New Zealand, Australien og Japan. Styrmandseksamen tog han i december med bedste karakter, blev et par måneder senere gift og fik derefter mulighed for at tage skibsførereksamen i kraft af et præmielegat for sin gode indsats på skolen. Endelig aftjente han fra maj til november 1901 værnepligten.

I slutningen af 1901 mønstrede han ud som styrmand først i et dampskib og dernæst i to Marstalskonnerter. Han holdt sig i nærheden af hjemmet, så der var tid til længere ferier med familien, mens skibene var vinteroplagte. I 1904 fik han tilbudt at føre sit eget skib, barken *Claudia* af Marstal, selvom han endnu ikke var fyldt 25 år og stadig havde noget obligatorisk sejltid som styrmand tilbage, inden skibsførerpapirerne kunne udstedes. Som tilfældet var med N. Hansen, måtte C. Aaberg også købe skibsførerens part.

“Med lånet gik det ikke så let, da jeg ikke ejede noget selv, og sparekassen forlangte mindst ti kautionister til så stor en sum i et skib, og jeg var fremmed i byen, når det gjaldt om lån af penge, men takket være mine svigerforældre og deres venner og bekendte lykkedes det mig at tilfredsstille sparekassen, og lånet var sikret. Min reder og den fører, som jeg afløste, gik også i kaution for mig, men jeg måtte senere gengælde det med at kautionere for føreren, da han samme sommer købte et andet skib.”¹⁰⁰

Traditionen med krav om skibsførerparter betød i C. Aabergs tilfælde, at familie og venner foruden rederen og den afgående fører trådte til og hjalp. Selvfølgelig med den klausul at han skyldte en tjeneste. Familie og venner investerede for at støtte hans karriere,

99 Afsnittet bygger på Højrup (1987) s. 79-231.

100 Højrup (1987) s. 97.

mens samarbejdet mellem ham, den afgående skibsfører og rederen havde alle tre parter umiddelbare interesse: C. Aaberg fik stillingen, den afgående skibsfører fik solgt sin part og skibsrederen fik den mand ansat, som han havde udpeget. Forholdet mellem partredere og skibsfører kunne således være præget af samarbejde, når tilliden og ikke mindst loyaliteten var intakt. Lånet gik i orden, han rejste til Hamborg og overtog skibet, som han førte indtil 1915.

Selvom skibet var omtrent nyt, var det udstyret med en gammel rig, der gav ham mange havarier og uheld. Skibsparten tyngede ham, dårlige år med mange udgifter til reparationer, havarier og forsikring kostede såvel ham som de andre parthavere dyrt. Han vendte derfor hjem til Marstal og blev enig med partrederne om at sælge skibet. Det blev solgt for 43.000 kr. til et marstalsk og et københavnsk rederi i forening, der et par måneder senere videresolgte det for 280.000 kr. Fortjenesten gik C. Aaberg forbi, og han tjente aldrig selv på skibsparten. Som det fremgår af citatet herunder, var dens virkelige værdi for ham skibsførerstillingen.

“[...] min part [...] var kun tilsætning eller i bedste tilfælde meget ringe fortjeneste som ejer, men den var et godt levebrød som fører sammenlignet med andre marstallerskibe.”¹⁰¹

Den efterhånden erfarne sømand blev hjemme resten af 1915, takkede nej til alle tilbud om førerposter og holdt for første gang jul i hjemmet. I marts året efter kontaktede en af medrederne i hans tidligere skib ham med et skibsførertilbud, som han accepterede. Han rejste igennem det krigshærgede Europa for i Barcelona at påmønstre skibet, som han kun nåede at føre i ca. seks måneder. Igennem en anbefaling fra rederen hjemme i Marstal fik han skibsførerposten på en stor fuldrigger, *Geysir* på 1.579 nrt, der sejlede under norsk flag.

Under hans virke på dette skib viste han sig i flere situationer som en værdifuld og kompetent skibsfører, der forvaltede sine rederes interesser med største omhu. I 1917 skulle skibet bugseres fra Norge til Ålborg, men den tilkaldte slæbedamper viste sig uegnet til opgaven, hvilket han påpegede overfor dampskibsføreren, der dog ikke tog imod gode råd. Bugseringen endte galt, og *Geysir* havarede, hvilket bragte skibets forsikringsselskab på banen. Overfor eksperten, der skulle vurdere skaderne, forklarede C. Aaberg forløbet og mente at slæbebådens rederi burde holdes ansvarlig. Forsikringsselskabet delte imidlertid ikke hans opfattelse og ville ikke anbefale en erstatningssag mod slæbebåden. Det lykkedes ham at overbevise sit rederi om at anlægge sagen, som to år senere blev vundet og indbragte 32.000 kr. Et lignende scenarium udspillede sig i efteråret 1918 i Baltimore, hvor skibets kullast gik i brand, fordi kullene var af dårlig kvalitet. Denne sag sørgede C. Aaberg for at indbringe for de rette myndigheder, hvilket kastede en erstatning på over 100.000 kr. af sig i 1920. Foruden sit sømandskab var han

101 Højrup (1987) s. 137.

således sit rederi en dygtig og loyal repræsentant i flere sager, der krævede en indsats ud over det sædvanlige.

I 1919 efter tre års sejlads nåede skibet for første gang i hans skibsførerperiode en dansk havn, det gav ham lejlighed til ti dages ferie i Marstal, mens skibet lossede i Korsør. Imidlertid ragede han uklar med rederiet. Officielt pga. nogle udgifter han havde haft, men i virkeligheden fordi rederiet ønskede en anden skibsfører.

“[...] jeg fik et meget ubehageligt brev fra rederiet i Ålborg. Et brev som jeg ikke mente, jeg havde fortjent efter at have varetaget deres interesser på enhver måde og tjent en formue til dem [...] Jeg havde hverken sviret eller på anden måde soldet nogen af rederiets penge op, da jeg altid som fører har hadet det som pesten og ingen mand har nogen sinde set mig beruset eller i en tilstand, hvor jeg ikke har kunnet varetage skib eller reders interesse [...]”¹⁰²

At rederiet ville udskifte ham, var op til dem, men at blive mistænkeliggjort for illoyalitet og uansvarlighed stødte ham personligt. Set i lyset af det gode arbejde, han syntes, han havde udført for rederiet, var reaktionen naturligvis forståelig, men det var ikke fyringen, han tog personligt, det var spørgsmålet om hans integritet. Af citatet fremgår det tydeligt at loyaliteten ikke stod til diskussion for en mand som C. Aaberg. Det var ganske simpelt en af hans kerneværdier, der blev angrebet af rederiet i Ålborg. At man ville af med ham var hvad det var, men i lighed med den tidligere omtalte ‘fhv. skibsfører’ var hans integritet som skibsfører også baseret på det gode navn og rygte.

Familien og han flyttede herefter til Korsør i 1920 og købte et savværk. Efterkrigstiden var slået om i lavkonjunktur, og han troede ikke søfarten ville rejse sig inden for en overskuelig fremtid. Det gik ikke så godt. Som han skrev, blev det ‘en malkeko for mine surt sammensparrede skillinger’. Han måtte erkende, at krisen også ramte i land. Han prøvede at komme ud at sejle igen, men fik først i 1921 ansættelse på en slæbedamper, som broderens skibsmæglerfirma ejede. I 1922 kom så tilbuddet fra vennen i Le Havre om at føre barken *Susanne*, hvilket han accepterede og dermed fik han igen fødderne på et sejlskibsdæk.

Under en orkan i 1924 blev *Susanne* stærkt beskadiget, og lasten gik tabt. Skibet var kun forsikret mod totalforlis, så for at rederiet ikke skulle lide for stort et tab, sørgede C. Aaberg for at få skibet kondemneret og dermed hele forsikringssummen udbetalt. Den slags situationer havde han efterhånden klaret mange af i løbet af årene, og evnerne til at fungere i alle typer af funktionæropgaver juridiske eller økonomiske fornægtede sig ikke.

Efter at være kommet hjem til familien i Korsør fandt han og broderen skibet *Kylemore* i Odense, som han købte billigt til rederiet i Le Havre. Det blev omdøbt til *Suzanne*, og det blev hans næste skib. Familien begyndte nu at tage lidt mere plads i hans

102 Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, C. Aabergs erindringer (originalt manuskript).



tilværelse, og hustru og børn sejlede af og til med på ture hele vejen over Atlanten. C. Aaberg var efterhånden nået op i årene og havde fået smag for familielivet. Han søgte derfor stillinger ved havnevæsenet i Korsør i løbet af 1927, men måtte fortsætte med at sejle med havrebarken, indtil rederiet lukkede foretagendet i 1934. I flere år havde han også forsøgt at blive skibsfører på det nye skoleskib Danmark, men blev vraget af søfartsministeriet.

Efter at have været skibsfører på nogle af de absolut sidste kommercielle sejlskibe i verden, søgte han over i dampskibsfarten. Han fik stillingen som skibsfører på *s/s Krusaa* i årene 1934-36. Det viste sig at være et veritabelt kulturшок for den 55årige tidligere sejlskibsfører. I modsætning til det udbredte selvstændige ansvar han var blevet betroet som sejlskibsfører, var dampskibsrederiet langt mere topstyret. Med dampskibe var der et helt andet fokus på præcision, levering til tiden og ikke mindst indtjening. Skibsføreren oplevede, at rederiet forsøgte at sejle skibene fra skrivebordet, mens hans rolle var at parere ordre. Rederiet slog blot en lige streg mellem to havne, det måtte jo være den korteste vej. C. Aaberg vidste derimod, at den korteste vej ikke altid var den hurtigste eller mest kostbesparende, men den erfaring var ikke indregnet i rederiets kal-

Besætningen på SUZANNE med kaptajn C. Aaberg bag redningskransen. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

kule. Han skulle komme til at stå i mange kompromitterende situationer som skibsfører af *s/s Krusaa*. Hans skibsførerposition blev et spidsrodsløb mellem hans loyalitetsideal, rederiets effektivitetskrav og institutionelle fordringer om alt fra fagforeningsbestemmelser til søfartssikkerhed. Et eksempel på dette ses i følgende citat, hvor han var blevet fanget mellem rederens krav, sikkerhedsreglerne til søs og sin loyalitet som skibsfører.

“[...] rederen, der mente, at skibet let kunne laste 2000 tons kul samt 400 tons bunkers. Det var hvad skibet kunne laste på sine sommermærker på Nordsøen og slet ikke på Atlanterhavet i marts måned. Ved modtagelsen af sådanne breve står en fører forfærdelig handicappet, når han af erfaring ved, at når rederen skriver sådan, så er det en ordre, der skal følges. Når han så samtidig ved, at hvis skibet af Board of Trade bliver stoppet i dokporten, fordi det er overlastet og må gå ind i dokken igen og losse op til de lovlige lastemærker, vil rederen holde samme fører ansvarlig for både tab og udgifter.”¹⁰³

Selvom han vidste, at rederiets ordre var urimelig og kunne give ham store problemer, var det ‘en ordre, der skal følges’. Hans erfaring bød ham at følge ordren, men havde han nægtet at udføre den, ville han kunne henvise til brud på love og regler, fordi skibet lastes for hårdt. Han efterkom rederiets ønsker, og sørgede for at manøvrere skibet ud af havnen på en måde så Board of Trade ikke opdagede, at skibet sejlede ulovligt lastet. Det er derfor ikke et spørgsmål om retslige forpligtelser, han taler om i citatet, men derimod det ubrydelige troskab han følte overfor rederiet.

Korrespondancen mellem skibsrederen og skibsføreren bestod i løbet af årene af hundredvis af telegrammer, der skiftevis beordrede eller fremførte anklager mod ham. C. Aaberg forlod aldrig sin post eller modsatte sig rederiet, men protesterede dog. Loyaliteten overfor rederiet var fuldstændig intakt. Selv mange år efter tog han et udstrakt hensyn til rederiets omdømme ved ikke at ville nævne hverken selskabets eller rederens navn i sine erindringer. Dampskibet *s/s Krusaa* kaldes ‘Jonas’, og Dampskibsselskabet Hetland i København benævnes blot ‘rederiet’.¹⁰⁴ Efter de turbulente år på *s/s Krusaa* skiftede han den strabadserende sejlads på verdenshavene ud med stillingen som skibsfører på De Danske Statsbaners færgeoverfart i Storebælt. Nu kunne han langt om længe dagligt nyde livet med familien.

Livsforløbet, der er skildret her, bærer præg af et langt og meget engageret arbejde af en skibsfører, der om nogen var sejlenes mand. Han blev oplært i marstaller-skibe, blev siden skibsfører i et og spillede en stor rolle i forbindelsen mellem Le Havre-rederiet og Marstal. Selvom han forsøgte sig som selvstændig, var det karrieren som skibsfører, der i ekstrem grad dominerede hans liv. Det smertede ham, men familielivet indtog unægteligt en plads i baggrunden.

103 Højrup (1987) s. 203.

104 De originale oplysninger om skib og rederi er fundet i den billeddatabase Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har stillet til rådighed online, www.maritime-museum.dk/.

Karrieren som skibsfører og det ofte årelange fravær havde en omkostning, som C. Aaberg måtte erkende efter at have været skipper på *Claudia* i syv år.

“[...] mine tre børn kendte mig ikke af udseende, den ældste af drengene havde kun set mig én gang i et par dage på de 7 år. I de dage jeg var ventet hjem, gik børnene hver eftermiddag ned i Marstal havn for at tage imod deres far. Grundet den lange forsinkelse kom jeg ikke som ventet, hvilket børnene ikke kunne forstå. De var meget kede af, at det trak så længe ud. Efter at de et par dage var gået forgæves, kom der en mand med dampskibet, som de mente kunne ligne deres far. De var ikke sikre i deres sag, så de fulgte efter ham for at se hvor han skulle hen. Da han gik ud af den vej hvor vi boede, var de indbyrdes ganske sikre på det. Stor var børnenes skuffelse, da manden gik forbi vort hus og fortsatte ud af vejen, de kom meget bedrøvet ind og fortalte deres mor om hændelsen. Næste dag, da deres far endelig kom med dampskibet, fandt vi alligevel hinanden. Jeg kendte mine børn og vinkede til dem uvidende om, at de var så desorienteret med deres fars udseende.”¹⁰⁵

C. Aaberg havde set sit snit til at besøge hjemmet, mens *Claudia* lossede i Ellesmere Port i England. Efter ti dage med familien måtte han rejse tilbage til skibet, pligten kaldte.

Det er naturligvis svært at vide, om han ville være blevet i land, hvis savværket havde givet ham et levegrundlag. Under alle omstændigheder var der med den maritime viden og de kontakter, han havde, rig mulighed for at gå i land som skibsreder og leve af at investere, drive eget rederi eller skibsmæglervirksomhed, som broderen gjorde. Selvom han således havde alle muligheder for at drive selvstændig virksomhed, gjorde han det kun i begrænset omfang. Det, der kendetegnede hans levned var i næsten foruroligende grad hæftet på karrieren som skibsfører.

Karrieren var hæftet på forskellige spring frem til gode positioner på stadigt større skibe i internationalt regi, hvor C. Aaberg kunne vise sine evner som en loyal og kompetent skibsfører. Den personlige tilfredsstillelse kommer i opfyldelsen af hans ideal om den gode sømand, som underbygges af den anerkendelse og respekt, en stilling som skibsfører på de største sejlskibe i verden medfører. De mange strabadser, han måtte udstå som skibsfører, handler ikke kun om storme og uheld, men også om forholdet til rederier, forsikringsselskaber, fagforeninger, toldmyndigheder og lovgivning, som han i kraft af sine kompetencer og ikke mindst en ubrydelig loyalitet over for rederiet altid løste. Det omdømme, han havde, gav adgang til større, nyere og mere moderne skibe, hvor hans overlegne evner som skibsfører til fulde kunne udfoldes.

Mødet med dampskibskulturen gav ham dog et knæk, fordi hans udfoldelsesmuligheder, i forhold til hvad han var vant til, blev indskrænket. Det blev en hård tid for den erfarne sejlskibsfører i

¹⁰⁵ Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, C. Aabergs erindringer (originalt manuskript).

den grad at skulle indordne sig en, set fra hans side, inkompetent reder, der diskvalificerede hans kompetencer. Det satte hans loyalitetsprincip under pres, især i de situationer hvor der sattes direkte spørgsmålstejn ved hans evner som skibsfører. Hans identitet som karriereorienteret kaptajn bringes derfor i et modsætningsforhold til dampskibsrederiet, fordi perspektiverne på sømandsrollen ikke kan forenes.

Skibsmægler Frode Schlander¹⁰⁶

Den kompetenceopsplitning Marstal havde oplevet i kølvandet på storskibsfarten, afstedkom en række nye erhverv og udfoldelsesmuligheder i byen. Et af de nye maritime erhverv var stillingen som befragtningsmægler, der tilbød både en karriere som funktionær og åbnede mulighed for en dag at starte som selvstændig, som f.eks. Erik B. Kromann gjorde. Vejen begyndte som lærling hos et af befragtningsmæglerfirmaerne i byen, og i det følgende gives et indblik i dette forløb i kraft af skibsmæglerlærling Frode Schlander (1909-1996).

Frode Schlander var født i Marstal i 1909, blev konfirmeret i 1923 og ville som alle andre til søs. Han kom ikke af en søfartsfamilie. Faderen var lærer i byen. Øjnene var imidlertid ikke gode nok til at få navigatøruddannelsen, men skibsdreng kunne han jo altid blive. Den unge mand kom dog aldrig ud at sejle, men fik i stedet tilbudt en læreplads som befragtningsmægler hos H. C. Christensens svigersøn H. H. Petersen. Han døde i 1924, tre måneder efter at F. Schlander var kommet i lære, men sønnen Alfred Petersen var blevet kompagnon i firmaet i 1911 og havde siden drevet det alene. Mæglervirksomheden befragtede alle Christensen-familiens skibe, samt flere af byens andre skibe.

Arbejdsdagen startede kl. syv morgen og varede til kl. seks eller syv aften, herefter gik F. Schlander på aftenskole for at tage handelsmedhjælpereksamen fire af ugens syv dage. Han afsluttede handelskolen i 1927, og havde i de tre år som skibsmæglerlærling kun haft otte feriedage. F. Schlander var yngste lærling indtil 1926, hvor en anden fik tjansen. Den yngste lærlings position i virksomheden blev markeret ved, at han f.eks. fik den ældste og dårligste skrivemaskine på kontoret, desuden stod han for al post og løb ærinder i sparekassen og i byen. Det var ikke skidt alt sammen, for som F. Schlander skriver om lærlingetiden:

“[...] man beklagede sig ikke, for sådan var det bare, og man havde verdens bedste chef. Kaffebordet med varme rundstykker og wienerbrød stod dækket i privaten søndag morgen, og man blev i det hele taget behandlet, som hørte man til familien.”¹⁰⁷

Søndag formiddag kl. ti skulle post og telegrammer bringes til skibsmæglerens privatbolig, men så vankede der også kaffe, mor-

106 Afsnittets generelle kilde:
Regin MAM 0246A094.
F. Schlanders erindringer
er skrevet i 1979.

107 Regin MAM 0246A094

genbrød og varmt wienerbrød. Læretiden endte efter fire år. Herefter fik F. Schlander job som mægler hos H. A. Hansen i Svendborg. Denne virksomhed lukkede i 1934 pga. de dårlige tider for skibsfarten, men F. Schlander kom kort tid efter til at arbejde hos E. W. von der Hude & Søn i Svendborg. Her var han fra 1934 til 1943, hvor han fik stilling hos Baltic Shipping i København. I 1949 sendte F. L. Smith & Co. bud efter ham og tilbød en lederstilling i befragtningsafdelingen i Dan-Transport a/s, og her kom han til at arbejde de næste 25 år.

I F. Schlanders beretning skinner karrieren igennem. Hierarkiet i H. H. Petersens virksomhed var måske mere diskret end på et skib, men det var der. Karrierestigen blev støt og roligt bestaget fra yngstelærlingens gamle skrivemaskine til en lederstilling i et stort københavnsk selskab. Han brugte desuden størstedelen af fritiden i hvert fald under læretiden til at uddanne sig yderligere, så de specielle kundskaber, han skulle bruge som funktionær, blev prioriteret over f.eks. at gå på cafe, foreningsarbejde eller gymnastik. Han drømte om skibsførerstillingen, der imidlertid ikke var inden for rækkevidde pga. hans dårlige syn. I stedet for at tage et lønarbejde som f.eks. skibstømmer, fortsattes livsbanen ind i et andet muligt karriereforløb, hvor skibsmæglerstillingen gav adgang til højere funktionærstillinger. Den unge skibsmæglerlærling brugte gerne sine søndage i selskab med chefen, hvor han følte sig som en del af familien. Der var ingen grund til at se sig selv i et modsætningsforhold til indehaveren blandt de lune rundstykker og wienerbrødet søndag formiddag.

Efter at have undersøgt et par karrierer som skibsførere og en befragtningsmægler i Marstal, vil det være interessant at underbygge billedet ved at samle opmærksomheden omkring de underordnede søfolk.

Underordnede søfolk

I de lidt yngre søfolks erindringer findes enkelte beretninger om vejen fra skibsdreng til skibsfører, der i det mindste afspejler en vis bevidsthed om den underordnede lønarbejders problematikker. Det var til tider et strengt slid at være matros, der kunne give anledning til utilfredshed med betaling, forplejning eller inddragelsen af fritid om bord. I disse ganske vist meget lokale arbejdskonflikter beskrives af og til aspekter, som i større eller mindre grad belyser en lønarbejderkultur.

Grænsen mellem arbejde og fritid

“Vi havde haft arbejdsvagt i søen, skønt den tyske sølov sagde vagt om vagt. Vi forlangte overtid, hvilket Kaptajnen nægtede os, på-



Frode Schlander i 1929, mens han arbejder hos H. A. Hansen i Svendborg. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

Besætningen på LORENTZ 1910. Kaptajn Levinsen med hvid bredskygget hat, til højre for ham med korslagte arme; styrmanden Hans Bager. Bag styrmanden til højre står den unge C. C. Christensen og skuer ud i horisonten. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.



beråbende, at det var på grund af skibets sikkerhed. Jeg havde ført dagbog over alle vore vagter, og dette kom os til gode. Vi fik vort tilgodehavende.”¹⁰⁸

Da Christen Jørgensen Raahauge påmønstrede den franske bark *Mise Marie* i ca. 1903 som matros, blev den såkaldte arbejdsvagt indført på skibet. Det var en slags overarbejdstid, hvor søfolkernes fritid blev inddraget i en eller flere timer om formiddagen og eftermiddagen. Normalt faldt arbejdstiden i søen som ‘vagt om vagt’, dvs. at skibets besætning deltes i to eller flere hold, som skiftevis havde fri eller frivagt, som det hed.¹⁰⁹ På *Mise Marie* lå den forhadte arbejdsvagt om formiddagen fra kl. otte til ti og om eftermiddagen fra kl. et til tre. Inddragelsen af fritiden var ikke velset blandt søfolkene, og der lød højlydte protester blandt den franske barks besætning, men kaptajnen havde det sidste ord på søen. Imidlertid afmønstrede mandskabet nogle måneder senere i Hamborg, og her indgav C. Raahauge og de øvrige søfolk klage over forholdene og fik kompensation, fordi skibet var tyskejet og derfor under tysk arbejdslovgivning.

Hos en anden senere skibsfører, Cecil Carlo Christensen, der var med *Lorentz* af Marstal i 1910-1911 som letmatros, trådte lønarbejderbevidstheden knap så tydeligt frem. Efter at skibet en sen aften i 1911 ved Newcastle var havareret pga. et dampskibs uopmærksomhed, måtte besætningen arbejde hele natten igennem. Dagen efter mødte dampskibets forsikringselskab op og tilbød en erstatning, som skipperen på *Lorentz* modtog.

108 Regin MAM 0246A090

109 Mortensen (1987)

s. 347-353.

“Da vi overfor styrmanden gjorde opmærksom på, at beløbet måtte være tænkt til fordeling mellem os alle for vort ekstraarbejde, gav han os medhold, men der var ikke noget at gøre; skipperen så anderledes på det, og hele beløbet var indgået i skibets regnskaber. Sådan kunne det gå dengang! At udsætte lastningen f.eks. til middag, så vi kunne have fået nogle timers søvn ovenpå den lange arbejdstid vi allerede havde haft, var der ingen der tænkte på, ej heller os forude.”¹¹⁰

Her påpeges rimeligheden i en kompensation for tiden, hvor søfolkene egentlig havde fri, men da kaptajnen allerede havde afgjort sagen, så accepterede man tilsyneladende blot beslutningen. Det var en oplagt mulighed for en typisk arbejdskonflikt for lønarbejderen, men man fandt sig i det. Der var tale om et lokalt skib, hvilket muligvis lagde en dæmper på konfrontationerne, men som C. C. Christensen skriver, tænkte man faktisk ikke på rimeligheden i at få sin hvile. Hos ham var skellet mellem arbejde og fritid ikke noget, han lagde så meget i på det tidspunkt. Fritiden var ikke målet, som han i følgende citat forklarer, da han tidligere på året stod til at skulle afmønstre *Lorentz* i Assens.

“Efter endt losning på sædvanlig vis, afmønstrede 4 mand. Skipper, styrmand og jeg forblev om bord. Når jeg alene af mandskabet blev om bord, var det af frygt for ledighed. Jeg havde oplevet en vinter uden beskæftigelse, og foretrak de strabadser, jeg ville komme ud for ved vintersejlad på Nordsøen frem for ledighed.”¹¹¹

Selvom om mange søfolk normalt holdt fri med familien henover vinteren, mens skibene lå oplagte, var denne tid lig med ‘ledighed’ for C. C. Christensen. Det var ligefrem noget, han frygtede. Begreber som fritid og overarbejde set i forhold til lønarbejderkulturen, var helt fremmede for ham. Efter tiden på *Lorentz* koncentrerede han sig om navigationsskolen og fik styrmandseksamen i 1912 og skibsførereksamen i 1913. Han nåede kun at udmønstre som matros i en engelsk bark, inden første verdenskrig brød ud, og værnepligten kaldte, hvilket holdt ham i uniformen indtil afslutningen i 1918. Efter krigen blev han ansat ved fyrskibstjenesten, men denne periode af sit liv, skrev han ikke noget videre om.

Forplejning og rømning

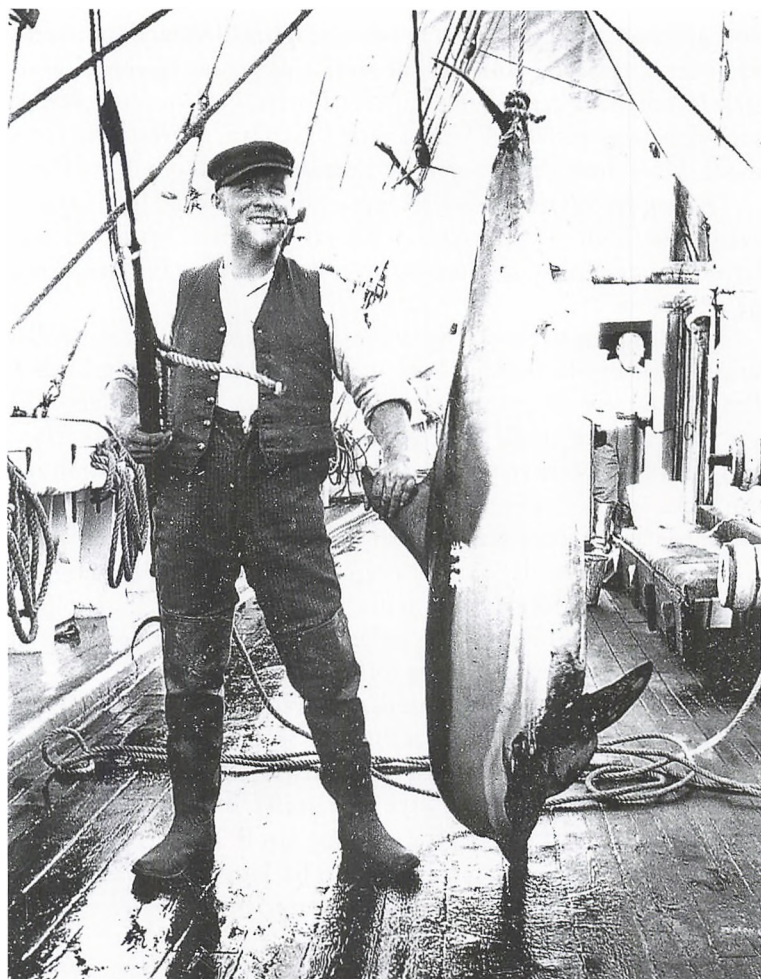
Et andet perspektiv på arbejdsforholdene om bord kommer fra A. Rise, der umiddelbart inden første verdenskrig sejlede med Marstal-skonnerten *M. Hay* som letmatros. Kosten om bord var en del af lønnen og kunne derfor blive genstand for stridigheder om bord.

“I dette skib var der smalhans. Jeg tror ikke det har været så småt på fattiggården i Marstal. Hvis jeg fortalte hvor småligt det var, ingen ville tro det. Vi fik i de måneder jeg var om bord et ‘loaf’ på engelsk, ja et lille franskrød til 3 pence, ja så var resten gammelt rugbrød, kiks og beskøjter. [...] kunne ikke tro, at det var nødven-

¹¹⁰ Regin MAM 0246A010

¹¹¹ Regin MAM 0246A010

De begrænsede muligheder for opbevaring af letfordærlige fødevarer gjorde, at provianten på de lange stræk måtte suppleres med alt godt fra havet. Matros på H. C. CHRISTENSEN Erik Rasmussen viser stolt sin fangst; en springer. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.



digt at gå så langt ned med kosten for at alt kunne klares. Hvorfor jeg var der i 9 måneder forstår jeg ikke. [...] Ja, hvorfor gled jeg ikke fra, min far var storaktionær i rederiet, og det kunne nemt have været ordnet. Jeg havde nok lidt ære, der bød mig at blive [...]”¹²

Der var ikke tale om en decideret konflikt på *M. Hay*, men den 72årige erindringskriver undrer sig over, at han som ung tålte forholdene. Hans far havde part i skibet, men han klagede aldrig. Som han skriver, satte han en ære i at udstå tiden på skonnerten. I 1915 tog A. Rise på navigationsskolen for at få sine eksaminer, og måske var det fremtiden som skibsfører, hvor det gode navn og rygte ikke måtte stækkes, som gjorde tiden og de dårlige forhold på *M. Hay* meningsfulde dengang. Han kunne have valgt at rømme, men det havde uden tvivl ødelagt hans fremtidige karriere.

Rømning var ikke usædvanligt og forekom især på de fremmede destinationer, f.eks. i Amerika, hvor lønningerne kunne lokke søfolkene fra skibet. Blandt marstallere på marstalske skibe var det

112 Regin MAM 0246A058

dog alligevel en sjældenhed at besætningsmedlemmer rømmede, fordi det uundgåeligt ville ramme familie og venner hjemme i Marstal, foruden ens egne jobmuligheder i byen. N. Hansen oplevede som skibsfører på *Vega* i foråret 1908 i Genova, at tre mand rømmede skibet, men det fremgår ikke, om der var tale om marstallere.

“Aldrig før var der deserteret nogle Søfolk fra mig, men her forsvandt tre. Men vi opdagede, at det var Rømmere fra Land, som havde fået dem til at desertere og lovet dem Guld og Grønne Skove på nye Hyrer.”¹¹³

I nogle havne var rømning systematiseret i form af en mere eller mindre åbenlys forretning, hvor man kunne bestille mandskaber. Pengene var for det meste motivet for rømning. At loyalitet ikke var et ideal, som skulle bære en fremtidig karriere, fremgik klart. Der kunne dog være en vis samtykkende tavshed omkring rømning, som f.eks. i E. B. Christensens tilfælde. På skonnerten *N. E. Schmidt* rømmede letmatrosen Karl, der var fra Hou.

“En af de sidste dage vi lå i English Harbor rømte letmatrosen Karl. Han havde tidligere nævnt det som en mulighed, men som en stor hemmelighed. Før afgang pakkede han sit grej, solgte mig sit uldtæppe og barbermaskine, og forlod skibet om natten.”¹¹⁴

Det skete i 1926 på Newfoundland. Karl ville sejle med canadiske skonnerter, der gerne betalte for gode skandinaviske søfolk. Her vidste E. B. Christensen besked om letmatrosens forehavende, men varskoede ikke skibets marstalske kaptajn. Hvis ikke accept, så var der trods alt en vis forståelse for rømning hos E. B. Christensen, der aldrig selv rømmede. Han fik senere en fin karriere i søværnet som kommandørkaptajn og chef for Søværnets Sergent- og reserveofficersskole i Frederikshavn.

Der er ingen af de erindringer, der her er undersøgt, som illustrerer overbevisende lønarbejderideologier i klassisk forstand med fokus på løn, fritid og modsætningsforhold til arbejdsgiveren. Man skal så at sige i land for at finde lønarbejderen. Skibstømmer Claus Albert Hermansen (1885-1968) nedfældede i 1955 sine erindringer, der giver et indtryk af en maritim lønarbejders levevis i Marstal.

Skibstømmer Claus A. Hermansen ¹¹⁵

Claus A. Hermansen var femten år gammel, da familien flyttede til Marstal i 1900. På det tidspunkt ernærede faderen sig som styrmand, og det var ikke de store penge moderen, han selv og otte søskende havde at leve af. I Marstal kom han i lære som snedker. Det indelukkede arbejde på værkstedet bekom ham imidlertid ikke, og han søgte derfor ind hos et af skibsværfterne i byen. Lønnen var lav, og udgifter til personligt værktøj og undervisning på teknisk skole måtte han selv betale. Alligevel syntes C. A. Hermansen, at

¹¹³ Regin MAM 0246A083

¹¹⁴ MAM 0246A005

¹¹⁵ Afsnittet bygger på Regin MAM 0246A023.

han med arbejdet som skibstømrer havde fundet sin plads i tilværelsen. Efter aftjent værnepligt i 1908 fik han arbejde hos forskellige skibsbygmestre i Marstal først Lars Jensen Bager indtil 1912, herefter hos Johs. B. Petersen og siden Ludvig Johansen, hvor han blev indtil 1943. Med udbruddet af krigen var skibsbygmester E. Eriksen i Marstal begyndt at konstruere fiskekuttere, og her fik den 58årige skibstømrer C. A. Hermansen stilling.

Den første del af erindrungen omhandler arbejdslivet og rummer mange engagerede skildringer af interessante reparationer og skibsbygninger. Herefter fortsætter C. A. Hermansen over i mere personlige emner, og som en af de få erindringskrivere nævner han fritidsaktiviteter som en vigtig del af livet. Arbejdsdagen var i læretiden fra seks morgen til seks aften, men

“Om Aftenen samledes vi Unge i de Hold, der kom sammen. Vi drev ikke Sport. Den eneste Sport jeg har dyrket var Gymnastik, og det er den eneste Sportsgren jeg syntes om. Ellers drev vi rundt, gik Tur eller ind paa en Cafe, fik en Øl, og spillede lidt Kort for Tidsfordriv, gik ogsaa til Dans og sludrede med Pigerne.”¹¹⁶

Som skibstømrerlærling var der større mulighed for at udfolde sig i fritiden med venner, piger og socialt samvær, end der var for en ungmand eller en letmatros på samme alder. Selvfølgelig kunne sømændene have lidt fritid, mens skibet blev losset og ladet eller repareret, men fritiden var ikke en sammenhængende ramme, der kunne danne grundlag for f.eks. sport og foreningsliv. For C. A. Hermansen gav fritiden mulighed for et engageret foreningsliv, hvor han kunne dyrke sin personlige interesse for politik.

“Min politiske Indstilling og Opfattelse har altid været som Socialist, nogle mener at jeg er Kommunist, men det er jo det samme, bare hvorledes man ser paa det. Jeg har været med til at oprette socialdemokratiets Forening 2 Gange, den første gik i Stykker og den anden gik jeg ud af, da jeg helst vilde staa frit. Offentlige Hverv har jeg aldrig tragtet efter [...]”¹¹⁷

Det var ikke, fordi C. A. Hermansen ikke var engageret eller interesseret i sin arbejdsplads, men socialister eller kommunister var klart i opposition i Marstal. Det er der flere indikationer af, bl.a. blev der indtil 1890 kun afgivet højrestemmer til rigsdagsvalgene.¹¹⁸ Senere forsøgte man sig med avisen *Ærø Socialdemokrat* i 1908, der pga. manglende omsætning måtte lukke allerede i 1910. *Ærø*s foretrukne aviser var venstre-avisen *Ærø Folkeblad* og den konservative *Ærø Avis*, der begge blev trykt i Marstal.¹¹⁹ C. A. Hermansen kunne med sit politiske engagement nemt ende i et modsætningsforhold til en arbejdsgiver, særligt fordi han også var med i Skibstømreernes Fagforening fra starten i 1907. Selvom han ikke ‘tragtede efter offentlige hverv’, blev han i 1910 valgt ind i fagforeningens bestyrelse. Året efter blev han valgt som kasserer; en post han havde i 36 år. Især fagforeninger var noget, der kunne få folk op

116 Regin MAM 0246A023

117 Regin MAM 0246A023

118 Kroman (1982) s. 9.

119 Søllinge (1989) s. 421-425.

af stolene i Marstal. Et personligt vidnesbyrd om dette ses hos den gamle skibsmægler Albert E. Boye, der i anledning af sømændenes, transport- og havnearbejdernes storstrejke i 1920 skrev følgende om udviklingen af fagforeninger eller "syndikalismen", som han kaldte det.

"[...] for at han [arbejdsgiveren] kunde bestaa i Konkurrencen overfor sine Kollegaer, maatte han, ved Indførelsen af otte Timers Arbejdsdagen kunde forlange det samme Arbejde udført som før. Arbejderen paa sin side saa imidlertid anderledes paa Sagen og forment at fordi Lønnen var blevet forhøjet og Arbejdstiden forkortet, behøvede han ikke at anstrenge sig. Det laa nemlig uden for hans Horisont at beskæftige sig med den Tanke om Arbejdsgiveren kunne bestaa eller ikke. [...] Al denne Utilfredshed, der havde sin Rod i Syndikalismen og udspandt sig fra dennes Forening, vakte stadig Uro i Arbejdsforholdene [...]"¹²⁰

Heller ikke kommandørkaptajn E. B. Christensen havde i sine erindringer noget til overs for fagforeningernes indflydelse efter første verdenskrig.

"Syndikalismen havde stukket sit Hoved frem med Optøjer og væltede Sporvogne."¹²¹

C. A. Hermansen må have mærket til dette modsætningsforhold, og måske derfor gik han ud af den anden socialdemokratiske forening. Han ville 'stå frit', som der står. Der var åbenbart situationer, hvor det var nødvendigt. Men frit hvordan? Det skrev han ikke mere om. Hustruen døde af spansk syge i 1919, og han var dermed alene med fire børn. Der blev ansat en hushjælp, men pengene var for små til, at det kunne løbe rundt, så børnene måtte klare sig, som de kunne, mens faderen arbejdede.

Med de ideologiske træk, C. A. Hermansens liv og levned giver udtryk for, fristes man til at tænke 'arbejderklasse' eller i hvert fald en frontkæmper for fagforeningskampens kerneværdier. Desværre er der ikke meget arbejderkamp i hans erindringer, og egentlig er A. E. Boyes og E. B. Christensens bemærkninger møntet på begivenheder uden for Marstal. Som A. E. Boye lakonisk bemærker, havde storstrejken i 1920 kun ringe betydning for Marstals erhvervsliv, de fleste af byens søfolk var nemlig i den oversøiske fart. Der var ingen hjemme til at lave optøjer. C. A. Hermansen har sandsynligvis gået stille med dørene. Trods alt var han med fire moderløse børn dybt afhængig af sin arbejdsgiver.

Karriere, loyalitet og konfliktskyhed

Den maritime arbejdskrafts værdigrundlag, som kommer til udtryk gennem de undersøgte erindringer, gav sig til kende hos skibsførerne i kraft af en udpræget solidaritet med rederi og partredere.

120 Regin MAM 0246A001

121 Regin MAM 0246A005

Fokuseringen på karrieren var en af årsagerne til den loyalitet, man udviste på vejen fra skibsdreng til skibsfører. Skibsparter blev ikke erhvervet for afkastets skyld, men med skibsførerposten for øje. Loyaliteten kunne dog bringes under pres i forholdet mellem skibsfører og partredere, fordi skibsparten med skibsførerstillingen ud over den materielle værdi også indeholdt en særlig 'karriereværdi'. Det kunne for partrederne bringe spørgsmålet om loyalitet frem i lyset, når skibsførerstillingen blev betragtet som en vare, og dermed afhang af penge og ikke kompetencer. Omvendt var det for skibsføreren vigtigt at kunne afsætte sin skibspart under rimelige vilkår for ikke at komme i økonomisk bekneb. I forhold til selvejerfinansieringen var partrederiet derfor kendetegnet ved et potentielt loyalitetsdilemma mellem skibsfører og ejerne, som selvsagt ikke eksisterede i tiden før storskibsfarten.

Loyalitetsfølelsen havde forskellige dimensioner, som kom til udtryk ikke blot i fokuseringen på karriere og forholdet mellem partredere og skibsfører, men også i mødet med andre søfartskulturer. Inden for dampskibsfarten, som C. Aaberg oplevede den, var skibsførerens loyalitet ikke baseret på et udbredt selvstændigt ansvar og engagement som i sejlskibene. Loyalitet handlede for rederiet Hetland om at parere ordre, mens de selvstændige kompetencer, som skibsføreren havde, ikke blev tillagt megen værdi. For det første viser mødet med dampskibskulturen, at loyalitet for sejlskibsføreren handlede om tilliden til hans engagement og evner. Hvis han blev reduceret til 'sporvognkonduktør', gav det identitetsmæssige konflikter i forhold til den loyalitet, som var en grundsten i hans livsideologi. Mulighederne for at udfolde sine kompetencer og vise sit engagement i praksis blev indskrænket og resulterede i et brud på tilliden mellem skibsfører og dampskibsreder.

Det kan ikke udelukkes, at nogle søfolk identificerede sig med klassiske lønarbejderideologier, men der er ikke fundet afgørende træk i søfolkenes erindringer, som afspejler, at dette faktisk var tilfældet. Der var dog tale om en vis bevidsthed om krav i forhold til lønarbejde, fritid og arbejdsgiver hos den underordnede sømand, men det udmøntede sig ikke i konflikter som f.eks. strejke. I land møder man derimod mere eksplicite udtryk for lønarbejderkulturen. Avisoplaget, underbygget med et par krasse bemærkninger fra A. E. Boye og E. B. Christensen, tyder på, at venstre/konservativ var den overvejende politiske holdning i Marstal. Alligevel bærer modsætningerne mellem en oppositionel lokal fagforeningsmand som C. A. Hermansen og den generelle politiske holdning ikke præg af, at man ønskede et lokalt opgør mellem ideologierne. Arbejdskampen var noget, der foregik i det stille eller uden for øen. Uviljen til at træde hinanden over tærerne var et gennemgående tema i byen. Den anonyme skibsførers indlæg i C. T. Høys bog, læserbrevens dæknavne i avisen og den 'ære', man satte i at udholde

urimelige forhold om bord, indikerer, at man nødigt ville lægge sig ud med nogen lokalt. Den sociale kontrol kunne således være en årsag til, at klassiske modsætningsforhold mellem arbejdskraft og kapital ikke viste sig tydeligere.

Analysens centrering omkring finansiering, produktion og arbejdsliv som primære kilder tegner et godt billede af hvad det vil sige at leve og arbejde i forbindelse med eller på Marstals skibe. Men den maritime kultur rakte videre end blot finansierings- og arbejdskulturen i den maritime produktion. Allerede fra barnsben blev saltvandet og livet til søs en uundgåelig del af tilværelsens horisont. I det følgende vil livsbanen fra barn til skibsfører i Marstal blive belyst i en bredere sammenhængende fortælling baseret på flere aspekter af det liv som erindringskriverne beretter om.

Den maritime livsbane

Det empiriske materiale som blev brugt til belysning af den maritime arbejdskraft vil her blive genstand for en analyse med særligt fokus på den sociale konstruktion af maritim identitet i Marstal.¹²² Erindringerne er splittet op i tre overordnede punkter: barndom, den første rejse og den erfarne sømand, der samler oplevelser fra forskellige søfolk, som har haft en betydning i forhold til udviklingen af identitet.

Legen på havnen

“[Marstals] store Havn med alle dens Skibe bragte Eventyr og Oplevelser fra fremmede Lande med sig. Vi Drengene indtog det hele med Begær og glædede os til, at det blev vores Tur til at opleve den Verden, der laa derude langt borte.”¹²³

For børnene i Marstal var søfartserhvervet det oplagte mål for fremtiden. Når far var sømand, ville sønnen også være det, anderledes kunne det ikke være. Vejen til livet som sømand startede tidligt. Så snart man var stor nok til at lege på havnen, var der masser af skibe, tovværk, joller, søfolk og deres fortællinger og fremmedartede souvenirs fra fjerne lande, som kunne nære forestillingen om, hvad det handlede om, og hvad der betød noget. Legen igangsatte en fantasiprocess, hvor igennem børnene kunne tilegne sig idealer og kompetencer fra de voksne søfolks verden uden at være direkte involveret i den. På havnen tog legen næsten altid udgangspunkt i aktiviteter, som havde sejlads eller søfart for øje. Det at have forståelse for at sejle var vigtigt. Som regel startede man med at lære at ro eller vrikke en jolle, men der kom hurtigt sejl på. Christian Raahauge (f. 1882) gav i sine erindringer denne beskrivelse af barndommen ved havnen.

“Vor Legeplads var altid ved Havnen og mest i Baad. Kunde vi ikke laane en, huggede vi en og slap den meste Tid godt eller lempeligt fra det.”¹²⁴

Børnene havde i vid udstrækning adgang til både og joller, og selvom om de huggede dem, blev det som regel tolereret af de voksne som en del af livet på havnen. Skibsfører A. Rise (f. 1894) nedskrev sine erindringer i 1966 og fortalte bl.a. om sit møde med havnen og søfarten i Marstal som barn omkring århundredskiftet.

“Hvornaar vi Drengene lærte at ro og vrikke med en Jolle vides ikke, vi var i al fald smaa Børn, og vi havde som ingen andre Lej-

122 Afsnittet er teoretisk funderet i Etienne Wengers teori om praksisfællesskaber. Teorien fjerner perspektivet om en logisk forbindelse til et privilegeret fundament af materielle/ideologiske strukturer, og vil i stedet hævde at identitet er et resultat af en kompleks, dynamisk forhandling af mening. I teorien om praksisfællesskaber dannes alle sociale strukturer på baggrund af de sociale aktørers egne historiske, nutidige og fremtidige præmisser, hvori mødet med en materiel, fysisk verden forhandles som social mening (Wenger 1998).

123 Regin MAM 0246A068

124 Regin MAM 0246A090



lighed til at laane Joller i Havnen til tider uden at spørge om Lov. [...] Vi sejlede i Storm og kunne rebe og forstod at lave et 'slipstik', hvis den tog Vand over læ Lønning. [...] Om Sommeren holdt vi Kapsejlads med vore velsejlende smaa Skibe, der var Jagter og Skonnerter."¹²⁵

At selv små børn legede med jollerne i havnen var en selvfølgelig del af barndommen. Det fysiske miljø blev til en legeplads med masser af muligheder for læring. Som barn lærte A. Rise igennem legen grundlæggende sejlmanøvrer, knob og i det hele taget at begå sig på vandet med en båd. Det var selvfølgelig kun mindre joller og ikke de rigtige jagter og skonnerter han og de andre børn sejlede kapsejlads med, men der er ingen tvivl om, at det var byens handelsflåde, legen handlede om, og som de i fantasien sejlede med. Skibsfører Hans Bager Dreymann (f. 1902) skrev i sine erindringer fra 1980 om fantasidimensionen i legen.

"Med vidåbne øjne og ører fulgte vi med i alt, hvad der skete omkring havnen. I fantasiens verden sejlede vi på de lange træk ud med det bestemte skib, som vi nu var særlig forelsket i. Ud på de lange rejser med de mange oplevelser."¹²⁶

Evnen til at forestille sig, hvordan de rigtige skibe sejlede, gav C. Raahauge, A. Rise, H. B. Dreymann og deres legekammerater mulighed for at putte mening i begrebet 'søfart'. Byens skibe fungerede derfor som meningsobjekter i børnenes bevidsthed, der blev hæftet sammen med kompetencer, som hørte hjemme i skibsmandskaberne om bord. I deres legepraksis opbyggede børnene deres eget maritime repertoire af færdigheder, som f.eks. at binde

Sådan så drømmen om de fjerne tropeøer ud; solnedgang over Miragoâne, vestlige Haiti, sandsynligvis i 1931. I havnen ses masterne af havrebarken SUZANNE, som lastede såkaldt 'logwood' eller farvetræ brugt i tekstilindustrien. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

125 Regin MAM 0246A058

126 Regin MAM 0246A068

Børn på havnen omkring år 1900. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

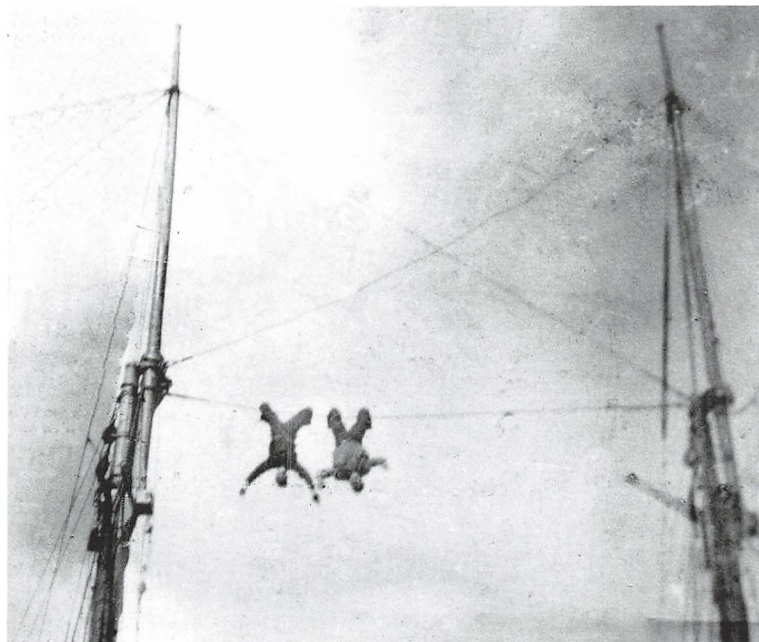


slipstik, rebe sejl og forstå begreber som 'skonnert' og 'sømand'. I og med at børnene ikke var en del af de rigtige mandskaber på skibene, fungerede legen som et ufarligt rum, hvor man gennem fantasien forestillede sig, at man var i de voksnes verden. Børnenes repertoire handlede ikke kun om fysiske objekter, men også sociale normer som f.eks. mandsmod. Et andet aspekt af legen på havnen var derfor at udvise mod, hvilket man gjorde ved at klatre i de store skibes rigning og helst helt op til masteknappen øverst, hvor man lagde sig på maven uden at holde ved. Denne legepraksis fortæller A. Rise om her:

“Vi entrede med Armene i Staget fra Mast til Mast, ja i et par Tilfælde i Jagerstaget ned til Sprydet. At alt det gik godt uden Ulykker undrer mig. [...] de gamle Skippere saa det godt, men ingen sagde noget. Dog husker jeg, at min Mor har fortalt mig, at forskellige Kaptajner havde spurgt min Far hvad det var for en Styrmand han havde om Bord, at han tillod mig at ligge og dreje rundt paa Masteknappen.”¹²⁷

Man kan selvfølgelig hævde, at drengeleg altid har indeholdt temaet 'mandsmod', men i Marstal var denne del af legen uløseligt knyttet til skibene. Det var bestemt ikke ufarligt. Skibenes rigning var rammen om mange fortællinger om død og ulykke på havet. Det hændte at søfolk styrtede ned fra rigningen og slog sig fordærvede på dækket eller faldt udenbords og druknede. Søfolkene klatrede i riggen, når sejlene skulle slås under eller bjærges i stormvejr. At turde klatre i riggen var en nødvendig kompetence, og det var et eklatant socialt nederlag og kilde til ydmygelse, hvis man som

127 Regin MAM 0246A058



*Livsfarlig leg i mellemstaget på
FREM ca. 1930'erne. Her er der
dog tale om voksne søfolk, som
viser deres mod. Foto: Marstal
Søfartsmuseums Arkiv.*

sømand ikke turde gå til vejs. Det kan følgende citat fra E. B. Christensens erindringer give et indblik i. Skonnerten *N. E. Schmidt* havde forhyret en portugiser, der tydeligvis ikke blev regnet som en ordentlig sømand.

“Da han led af højdeskræk, var han umulig at få højere til vejs end dækket, selv bovsprødet nægtede han at gå ud på. Det var en kæmpe fiasko.”¹²⁸

Skibets rigning fungerede derfor i bevidstheden som en grænse-
sedragning mellem hvad en rigtig sømand gjorde og ikke gjorde. Sigtede ens fremtid mod livet på havet, måtte man bevise sit mod i riggen. Jo højere børnene klatrede, jo mere sømand var de. De voksne på havnen vidste selvfølgelig, at det ikke var ufarligt at ligge og dreje rundt på masteknappen som A. Rise. I deres verden var den slags risikofyldt adfærd tåbelig og barnlig. For børnene var det derimod en måde, hvorpå de kunne begribe ‘mandsmød’ både i forhold til kompetencen ‘at klatre i riggen’ og skelnen mellem sømand eller ikke-sømand.

Børnenes identitetsproces var baseret på forestillinger om det ukendte liv som sømand. Det var dog muligt at komme med de voksne, hvis man havde adgang til at prøve livet om bord på skibene. Som søn af en skibsfører var der mulighed for at lære noget af faderen. Havde han oven i købet ejet skib, som C. Raahauges far, kunne man prøve kræfter med det rigtige sømandsliv.

“Far var selv Ejer af en mindre Skonnert, og Mor har fortalt, at jeg tog mine første Skridt paa en Dækslast. Hver Sommerferie sejlede jeg med Far [...]”¹²⁹

128 Regin MAM 0246A005

129 Regin MAM 0246A090



*Vejrbidte soulke i Marstal.
I midten med hvid hat og op-
slået skygge; bådfører Frederik
Bay. Foto: Marstal Søfarts-
museums Arkiv.*

“Da jeg var 7 aar, lærte jeg at sejle Fars Baad [smakkejolle], det skete i den svenske Skærgaard ved Karlskrona og blev ikke helt smertefrit. Den første Dag jeg fik lov at sejle selv, drev jeg bort, da jeg ikke kunde krydse op til Skibet. [...] Nu fik jeg rigtig Undervisning ogsaa i at krydse op mod Vinden af Far og Styrmanden, og Smakken fik baade Fald og Givtov, og jeg lærte at rebe.”¹³⁰

Den medinddragelse C. Raahauge oplever, indebærer andre elementer end legen på havnen. For det første er han indordnet under faderen og styrmanden, der lærer ham grundlæggende sømandskab. For det andet er det ‘ikke helt smertefrit’, læringen indeholder andre konsekvenser end den frie leg. Faderen og styrmandens opsyn eller kontrol gør, at grænserne for rigtigt og forkert er bestemt af andre end C. Raahauge og hans kammerater på havnen. Han har på den måde ikke samme frihed til at begribe kompetencer og deres betydning som i legen. I sejlundervisningen ‘fik han lov’ til selv at sejle smakkejollen. På havnen i Marstal er det derimod legitimt at hugge en båd, når man har brug for det. Identitetsprocessen bag den læring, som finder sted, er baseret på faderens og de voksnes verden. Dermed får C. Raahauge del i faderens og styrmandens repertoire af sejlkundskaber, som bagefter i legen på havnen eller senere i livet kunne anvendes og modificeres i de skibsmandskaber, han blev en del af.

Hvis man var ekstraordinært heldig, kunne man som H. B. Dreymann få rigtig hyre på et skib, selvom man kun var tolv år gammel. Den 67-årige bådfører Frederik Hansen Bay (1848-1937) havde i 1915 brug for en hjælper i sommermånederne på nogle kor-

tere ture i de nærmeste farvande. På det tidspunkt havde H. B. Dreymann en tjans som bydreng for boghandler Andersen til fem kr. om måneden.

“Han kom ca. 14 dage før sommerferien begyndte og spurgte, om jeg ville være med til at sejle med *Nanny* i min skoleferie. Det var lige et ønskejob for en rask dreng. Tilbuddet lød på fem kr. pr. rejse, så jeg fór af sted til boghandler Andersen og sagde jobbet op. Det passede godt nok ikke rigtig min mor, men det passede mig glimrende, og så var den sag i orden.”¹³¹

H. B. Dreymann blev hermed ‘rigtig’ sømand på *Nanny*, han blev med andre ord anerkendt af en voksen. Det var derfor et ønskejob ikke så meget på grund af den bedre løn, men fordi han følte, at han fik tildelt et vist ansvar i kraft af et rigtigt engagement i det sømandsliv, han havde drømt om.

“[...] når vi skulle sejle og var hjemme for at hente lidt proviant, sagde hun [bådfører Bays kone] til mig, pas nu godt på Frederik, lille Hans. Det var ord, der gjorde, at en dreng følte sig stor, følte at også han blev betroet et ansvar.”¹³²

Der er selvfølgelig ikke tale om et reelt ansvar. Det har i praksis været lille og afpasset hans unge alder, men det betød ikke så meget. Det var følelsen eller oplevelsen af tilhørsforholdet til de voksnes verden, der betød noget, og som bådfører Bays kone laver sjov med i dette citat.

Vandskrækkere og landkrabber

“Var der en eller anden af Konfirmanderne, der skulde blive paa Landjorden og lære et Haandværk eller lignende, ja da maatte de arme Drengene døje megen Kritik blandt Kammeraterne, fordi de vilde være Landkrabber.”¹³³

Søfolkenes barndom i Marstal kredsede om temaet sømand eller ikke-sømand, og der blev sat et afgørende skel, når drengene efter konfirmationen var klar til at mønstre på det første skib. ‘Landkrabber’ og ‘vandskrækkere’ var dem, man distancerede sig fra i løbet af barndommen, som Heine Jørgen Kisby (1928-1999) også måtte sande.

“Som noget usædvanligt for en Marstal dreng var jeg ‘vandskrækker’ og høstede naturligvis også drillerier for det.”¹³⁴

H. J. Kisby kom efter konfirmationen i lære som skibstømrer og blev senere telefonarbejder. Grænsen mellem sømand og ikke-sømand lå allerede tydelig inden konfirmationen. Gennem legen på havnen og opbygning af et maritimt repertoire havde børnene dannet sig et billede af indholdet i sømandsidentiteten. Selvom drengene i konfirmationsalderen for de flestes vedkommende endnu ikke havde gjort sig erfaringer i praksis med livet som sømand, var identiteten investeret så dybt i dem, at de anvendte stereotyper som ‘landkrabber’ og ‘vandskrækkere’. Stereotyperne fungerede

131 Regin MAM 0246A068

132 Regin MAM 0246A068

133 Høy (1913) s. 153-154.

134 Regin MAM 0246A103
(skrevet i 1991)

som en grænsedragning mellem tilhørs- og ikke-tilhørsforholdet til sømandsidentiteten, der var så stærk, at selv ofrene for mærkatet 'vandskrækker' så sig selv som outsiders eller 'noget usædvanligt' i Marstal.

I Marstal spurgte man ikke til, hvad konfirmanderne skulle være, men hvilket skib de skulle ud med. Baggrunden for spørgsmålet kom sig naturligvis af søfartens dominerende stilling, men mange forældre havde desuden dårligt råd til at give børnene anden uddannelse ud over de lovpligtige syv års skolegang. Det var også tilfældet for H. B. Dreymann, da han gik ud af skolen, i hans erindringer gives denne beskrivelse af uddannelsesforholdene.

"[...] det kostede penge, hvis man skulle fortsætte skolen længere. Jeg vil tro, at ca. 90 pct. af børnene sluttede her. Hvis man skulle fortsætte længere, var det mellemskolen og realskolen, men det var kun for kapitalister, og dem var der ikke ret mange af dengang. Det var ikke, fordi jeg tror skolepengene var ret store, men det var der alligevel kun få, der havde råd til."¹³⁵

Søfartserhvervet var stort set den eneste karrieremulighed for den jævne familie i Marstal. Alternativet til at blive sømand var at få en læreplads som håndværker, eller hvis pengene rakte, kunne en højere uddannelse føre til en stilling som f. eks skibsmægler eller toldassistent. Det var tilfældet for Kristen Madsen Weber (f. 1874). Han var flittig i skolen og ville som alle andre ud at sejle. Det var først efter ihærdig overtalelse fra faderen, der var skibsfører, at han gik med til at få en uddannelse og senere ansættelse i toldvæsenet.

"Sølivet trak for enhver Marstallerdreng, og derfor gik alle mine Brødre til Søs og blev Skibsførere ligesom mine Søstre ogsaa blev gift med Søfolk, der ligeledes blev Skibsførere. Ogsaa mine Tanker gik mod Søen, og det var kun efter Faders indtrængende Opfordring, jeg blev Landkrabbe, men da naturligvis i en Stilling, der havde tilknytning til Søen, nemlig Toldvæsenet."¹³⁶

Hos K. M. Weber kolliderede hans egne ønsker med faderens 'indtrængende opfordring'. Selvom det var en søfartsfamilie, ønskede man ikke, at den næst yngste af de atten søskende skulle til søs. I nogle tilfælde blev det ligefrem nægtet børnene at lege på havnen eller omgås søfolk af skræk for, at de skulle vælge dette erhverv. Når de nåede konfirmationsalderen, blev de enten talt fra det, eller, som A. Rise beretter, forment adgang til en karriere på søen.

Jeg blev konfirmeret i 1909, dengang skulle alle til søs, ellers regnede vi ikke med dem, flere hvis Fædre var omkommet til søs, maatte ikke for Mor, de kom saa i lære i Byen [...] ¹³⁷

Forældrene var ikke altid ivrige efter at sende børnene af sted på det farefulde hav, men det er ikke altid det lykkedes at holde dem hjemme. H. B. Dreymanns moder var ikke glad for F. H. Bays tilbud til sønnen om at sejle, som citatet tidligere viste, selvom det kun var korte ture i de nærmeste farvande. Det var således ikke

135 Regin MAM 0246A068

136 Regin MAM 0246A092

137 Regin MAM 0246A058

altid, at familietraditionen blev prist højt over for den næste generation, især ikke hvis børnene udviste særlig begavelse i skolen, eller hvis familien havde mistet fædre og sønner på havet.

Efter konfirmationen blev fårene så at sige skilt fra bukkene. Når man legede sømand på havnen, havde man allerede en opfattelse af, hvad en rigtig sømand var, og hvilke kompetencer han måtte besidde og ikke besidde. Byggehåndværk, fiskeri, jordbrug og papirarbejde var ikke sømandens kompetenceområder. Skridtet over rælingen var derfor ikke svært at tage. Retningen var givet, og målet for drengene var tydeligt: de ville være ligesom de rigtige søfolk, lære at gøre som dem og opleve de samme historier.

Skridtet over rælingen

Når de konfirmerede drenge påmønstrede skibene i Marstal, fortsatte identitetsprocessen i kraft af indtræden i et rigtigt skibsmandskab. Dermed være ikke sagt at fantasien blev suspenderet, for de erfarne søfolk på skibet kom til at repræsentere nye aspekter og et nyt perspektiv på den fremtid, som de unge skibsdrenge så for sig. I erindringerne er det tydeligt den undertiden hårdhændede læring, der præger beskrivelserne af tiden som skibsdreng. Det var en periode af søfolkenes liv, som satte sig dybe spor i identiteten. I mødet mellem den fjortenårige drengs verdensbillede og de perspektiver, der viste sig på skibet, kunne der være stor afstand. De kompetencer, der krævedes af skibsdrengen, og den indordning, som karakteriserede hans plads på skibet, lå ofte langt fra legen på havnen. Den grænsekrydsning, som skridtet over rælingen bogstaveligt talt var et udtryk for, afstedkom mange lærings- og identitetsproblematikker, som skibsdrengene måtte overkomme på godt og ondt. I modsætning til deres barndoms marginalitet til sømandslivet blev de nu engageret i det, de havde opbygget deres forestillinger og identitet omkring. De blev søfolk eller i hvert fald skibsdrenge, hvilket i praksis tildelte dem den nederste plads i hierarkiet på skibet. Deres rolle var derfor markeret ved, at de stort set var udelukket fra at ændre på regler, normer, processer og omgangsformer på skibet.

Det var for nogle skibsdrenge en hård skole, de oplevede på skibet. Vejen til skibsførerposten eller de eksotiske oplevelser i fjerne lande kunne både bogstaveligt talt og mentalt set være lang. Skiftet mellem barndom og livet som skibsdreng kunne være præget af bristede illusioner eller store problemer med at identificere sig med resten af besætningen. Omvendt kunne tiden som skibsdreng også være præget af en forstærket identifikation, selvom arbejdet var hårdt. Her var det vigtigt, at skibsdrengen følte et tilhørsforhold eller i oplevelsen af en diktatorisk eller voldelig indordning havde

mulighed for at begribe undertrykkelsen som unormal og som en modsætning til den rette sømandsidentitet.

Hvor fanden bliver du af dreng!

Den senere skibsmægler A. E. Boye oplevede et læringsforløb præget af en indordning, der var diktatorisk, hvilket han havde svært ved at identificere sig med. På Marstals jagter og mindre skonnerter var det kutyme at skibsdrengen stod for al madlavning og forefaldende arbejde. Forholdene kan illustreres med følgende citat fra hans erindringer om sin skibsdrengetid i 1857 på Marstal-jagten *Catrine* med tre mand om bord.

“Naar vi laa ved Land, var min daglige Gerning om Bord i *Catrine* saaledes: Hver Morgen Klokken 4 blev jeg vækket, kogte derpaa Kaffe, hvilken jeg gav Skipperen paa Køjen, børstede hans Klæder og Fodtøj, bragte ham Vaskevand, rengjorde Kahytten og vaskede Skipperens Strømper og redte hans Køje. Ved Arbejdstid maatte jeg være paa Pletten for at deltage i alt Arbejde, saavel ved Ladning som Losning og det daglige Skibsarbejde. Samtidig skulle jeg udføre Kogegerningen, thi Klokken 12 skulle Middagsmaden staa paa Bordet. Det var ingen let Opgave for en 14-15-aarig Dreng samtidig at udføre disse Arbejder. Listede jeg mig et øjeblik fra dæksarbejdet for at tilse Middagsmaden, lød det strax; Hvor fanden bliver du af Dreng!”¹³⁸

A. E. Boye fortsætter sin fortælling med at beskrive konsekvenserne, hvis maden brændte på. Enten blev han tvunget til at spise maden, eller han fik ikke noget at spise i flere dage. Han beskriver også, hvordan han blev holdt vågen i dagevis, så han knapt kunne stå på benene. Ydmygelserne og oplæringens hårdhændede metoder frakendte ham hans kompetencer og definerede hans rolle som perifer, underordnet og ukyndig. Det var legitimt at behandle skibsdrengen på *Catrine* på den måde. Den barske behandling var en del af omgangsformen eller det sociale repertoire, som herskede på jagten, der markerede rollerne på skibet. De oplevelser, A. E. Boye havde som skibsdreng, satte deres tydelige præg på hans erindringer, men han bemærker dog, at behandlingen var tålelig set i forhold til andre skibe, hvor drengene havde det langt værre.

Den ‘identitetssynkronisering’ mellem barndommens og skibsdrengens perspektiver, som A. E. Boye måtte arbejde med, var hård. Fra barnsben havde han været glad for at læse, hvilket besætningen på *Catrine* forhindrede ham i ved at forbyde ham at tænde lys om bord, sandsynligvis pga. brandfaren. Han nød at holde sig orienteret og oplyst, men så kompetencen ‘at læse’ og sin egen identifikation deri som en modsætning til besætningen.

“[...] disse Mennesker, hvis Kommando jeg var undergivet, tog aldrig en Bog eller et Skrift i deres Haand. De var simpelthen blot for al Viden i aandelig Retning.”¹³⁹

138 Boye (1975) s. 18.

139 Boye (1975) s. 18.

Pointen er ikke, at A. E. Boye nødvendigvis blev behandlet værre eller mere uretfærdigt end andre skibsdrenge, men han identificerede sig ikke med rollen som skibsdreng og de perspektiver, mandskabet på *Catrine* repræsenterede. Indordningen opleves derfor som meningsløs, uforståelig og uretfærdig, hvilket giver sig udtryk i hans afstandtagen og fremmedgørelse til den øvrige besætning. Der har givetvis været forskel på, hvor hårdhændet behandlingen af skibsdrengene var på de forskellige skibe, men det er ikke muligt ud fra A. E. Boyes beskrivelser at afgøre om besætningen på *Catrine* faktisk var diktatoriske undertrykkere i forhold til, hvad der var normalt i 1857. Imidlertid kan man sige, at det er selve oplevelsen af uretfærdig og meningsløs indordning, der former A. E. Boyes person eller sømandsidentitet.

En rask sømandgut

Omkring ni år efter A. E. Boyes påmønstring fortæller den førnævnte 'fhv. skibsfører' i C. T. Høys bog om sine oplevelser som fjortenårig på en jagt med firemandsbesætning. Ligesom A. E. Boye skulle han stå for madlavning og forefaldende arbejde om bord, men han beskriver tiden uden voldsomme episoder med skipperen eller andre besætningsmedlemmer. Det største problem er hjemve og det uvante arbejde med at lave mad. I hårdt vejr kunne det være ganske besværligt at få tilberedt maden over den åbne ild i lukafet, hvis skorsten ofte ledte vandet, der stod ind over dækket, ned i gryden og slukkede ilden.

"Situationen kunde derfor ofte blive mørk nok for en stakkels Skibsdreng. Dog holdt Tanken om at være en rask Sømandsgut Modet oppe. Og saasnart man kom til Land, var alle Genvordigheder glemt, og Kammeraterne fortalte hinanden om, hvad de havde oplevet paa Rejsen."¹⁴⁰

Sammenholdt med samme skibsførers tidligere citat¹⁴¹ handlede lærings- og identitetsprocessen som skibsdreng i højere grad om de daglige gøremåls problemer end uretfærdig indordning. I modsætning til A. E. Boye fokuserer han i højere grad på læringen i sig selv og fremtiden som 'en rask sømandsgut' og at 'få godt navn og rygte af sin skipper'. Nok kunne udfordringerne i madlavningen være store, men den indordning, som var en del af hverdagen på skibet, satte sig ikke så dybe spor i erindringen hos den fhv. skibsfører. Det var ikke en indordning, der invaderede hans identitet og frakendte ham hans kompetencer i samme grad, som A. E. Boye oplevede. Grænsekrydsningen mellem barndommen og livet på skibet var ikke så nedbrydende for den identitet, han havde opbygget i legen på havnen.

Blå øjne

I forhold til datidens grænser for normal og unormal behandling af

140 Høy (1913) s. 155.

141 Se første citat i afsnittet "En karriere fra skibsdreng til skibsfører 1866-1906".

skibsdrengen, kan den hårdhændede oplæring C. Aaberg var udsat for på skonnerten *Poseidon* af Marstal i 1894 tjene som eksempel. Markeringen af skibsdrengens plads udmøntede sig her i direkte vold, som hans gruppvækkende fortælling vidner om. De første erfaringer med sølivet som fjortenårig blandt de fem andre besætningsmedlemmer, beskriver han således.

“Jeg var som mange andre i samme alder til søs fuld af saltvandsbylder på hals og håndled, og især på halsen var de ondartede. Jeg har endnu ar efter dem i mit 70. år. Disse bylder var det styrmandens største fornøjelse, når han gik forbi kabysdøren, og jeg sad inde på bænken, at række armen ind og med sine store klodsede næver at gribe mig om nakken og trykke til, således at jeg var ved at besvime af smerte, og han lo og syntes det var mægtigt sjovt.”¹⁴²

Det var først, efter at C. Aaberg blev gennembanket af styrmanden, mens skibet lå opankret i Leithfjorden ved Skotland, at der kom en reaktion fra den øvrige besætning.

“[...] men da mente vor matros alligevel, at det ikke var sjov længere og sagde til styrmanden, at den slags behandling ville de ikke se på mere.”¹⁴³

Udsagnet vidner om, at behandlingen af C. Aaberg balancerede på grænsen mellem normalt og unormalt, men der har været en vis tolerance indtil ‘det ikke var sjov længere’. Matrosen, der går til styrmanden, har altså ikke tidligere reageret på de overgreb, som fandt sted, hvilket indikerer, at der var ret vide rammer for anvendelsen af vold. Når vold og overgreb var en del af det sociale repertoire på skibet, forklarer det, hvorfor ingen rigtig greb ind. Som C. Aaberg skriver videre, fortsatte volden, fordi han ‘troede at det hørte sig til’. Den var en accepteret del af hverdagen og måden, hvorpå man plejede at omgå skibsdrengen på *Poseidon*.

“[...] styrmanden var en udpræget sadist over for kokkedrengene, der var de eneste, han turde mishandle, fordi de troede, at det hørte sig til for livet til søs og ikke klagede.

Jeg havde vasket kabyssen indvendig og også udvendig som sædvanligt, men pletten på kabyssen, hvor agterenden af båden [skibets jolle] havde været imod, var fedtet af kabysrøgen og saltvand, så den kunne ikke gå af uden sand eller soda, og det havde jeg ikke kunnet nå, så der vankede et blåt øje [...]”¹⁴⁴

Besætningen greb ikke ind, men heldigvis for C. Aaberg så konen til den danske konsul i en af de franske kanalhavne, hvorledes det stod til om bord og fik gennem sin mand sat en stopper for mishandlingen af skibsdrengen. Besætningen på skibet og bl.a. matrosen, som tidligere havde gjort indsigelser over for styrmanden, kunne ligeså vel som konsulens kone se de fysiske tegn på overgrebene, men der skulle udefra kommende myndighedspersoner til at stoppe voldshandlingerne. Konsulen var den myndighedsperson, som varetog forskellige opgaver i forbindelse med danske skibe,

142 Højrup (1987) s. 80.

143 Højrup (1987) s. 81.

144 Højrup (1987) s. 80-82.

bl.a. søfolkenes forhold om bord. Han vidste derfor, hvad der var normal og unormal praksis i forhold til skibsdrengens indordning på de danske skibe. I dette tilfælde vurderede han, at der var grund til at gribe ind og sætte grænsen for behandlingen af C. Aaberg.

Sammenlignet med A. E. Boyes fortælling er C. Aabergs oplevelser baseret på unormale forhold om bord, ikke blot set i forhold til hans egen (som erindringskriver) opfattelse af 'normal/ikke-normal', men også datidens. Hvor A. E. Boye i højere grad så sig selv i modsætning til *Catrines* besætning, kunne C. Aaberg bedre 'redde' eller synkronisere sin identitet som sømand, fordi hans oplevelser med den barske indordning kunne rubriceres som en modsætning til, hvad en rigtig eller normal sømand var. Styrmandens voldshandlinger bliver i skibsdrengens øjne unormale, ukyndige og diskvalificerende træk i hans idé om korrekte omgangsformer på skibet. Det får stor betydning i forhold til den sømandsidentitet, som vokser frem hos ham, fordi han netop har mulighed for at mene, at det ikke er ham, der er noget galt med, det er ikke hans kompetencer, der er forkerte. Det manifesterede sig som et dybtliggende identitetstræk senere i livet, hvor han ikke under nogen omstændigheder tolererede overgreb mod skibsdrengene. Som han selv skriver ved to forskellige senere episoder, først som skibsfører på *Claudia* af Marstal i 1908:

“Den førstestyrmand [...] var en meget usympatisk mand, der var meget hård over for drengene om bord, og da jeg ikke ville finde mig i den behandling, som han gav dem, var vi aldrig så gode venner, at vi talte mere til hinanden end lige det højst nødvendige for at sejle skibet.”¹⁴⁵

Og senere som skibsfører på *Jenny* af Marstal i 1916:

[...] han måtte regne med, at jeg ville give ham tilbage med renter, hvis han nogensinde hundsede med eller lagde hånd på drengen.¹⁴⁶

Som skibsfører havde C. Aaberg naturligvis mere at skulle have sagt og dermed magt til at ændre på den praksis, han selv havde oplevet tidligere. På den måde former han skibsdrengerollen på *Claudia* og *Jenny* i henhold til hans opfattelse af korrekte omgangsformer i forhold til distinktionen sømand/ikke-sømand. Indordningen var en væsentlig dimension i skibsdrengens hverdag på skibet, men engagementet i praksis udviklede også kompetencer i kraft af læring. Nok kunne skibsdrengerollen være perifer og underordnet, men gennem den fortsatte læring blev tilstedeværelsen legitimeret, fordi skibsdrengen blev mere kompetent og i større grad evnede at bidrage til arbejdet om bord og forstod flere aspekter af livet som sømand.

Skibsdrengen modnes

Det hårde arbejde om bord var ikke noget problem for C. C. Chri-

145 Højrup (1987) s. 108.

146 Handels- og Søfartsmuseet, C. Aabergs erindringer (originalt manuskript).

stensen, der påmønstrede *Søstrene*, en tremastet barkentine med nimandsbesætning tilhørende rederiet H. C. Christensen, i 1906. Bortset fra at han i perioder var fritaget fra madlavningen, var arbejdsforholdene ikke stort anderledes, end de var for A. E. Boye, den 'fhv. skibsfører' og C. Aaberg, men omgangsformerne på skibet var præget af hjælpsomhed, humor og godt humør. Om besætningen som C. C. Christensen tydeligvis så op til, skriver han:

"[...] alle betød så meget for en 14½ års drengs oplæring i den ret hårde tilværelse, livet i et sejlskib bød på. De var alle unge, dygtige, pligtopfyldende og vel vidende om, at enhver skulle yde sit bedste, hvis de mange overraskelser, sejladsen bød på, skulle imødegås uden tab af materiel eller anden ulykke. De var hjælpsomme med at vise mig til rette med alt det nye, jeg skulle lære. [...] Skipperen, som var fyldt 60 år, [...] var foruden at være en dygtig sømand, hvad jeg senere lærte at forstå, i besiddelse af humor og strålende humør, der kom os alle til gode. Der var, bortset fra enkelte episoder, et godt forhold om bord. [...] Ikke engang en lussing, som man fik i skolen, kom jeg ud for."¹⁷

På skibet var døgnet fuldt optaget med arbejde, spisning og søvn, så der ikke blev tid til frihed hverken hverdag eller søndag. C. C. Christensen blev så søsyg, at det næsten tog modet fra ham, men han måtte alligevel deltage i vagten og arbejdet om bord. Han havde enkelte konfrontationer med styrmanden, der forsøgte at fastholde ham i en strengere indordning, men det blev undsagt af skipperen. På et tidspunkt flyttede skibsdrengen ud agter i skibet for at tage sig af kokkegerningen, men det huede ikke førstestyrmanden, der bl.a. forsøgte at forbyde ham at ryge. Herom fortæller C. C. Christensen:

"En eftermiddag på frivagten i mit kammer passerede skipperen forbi og lod ordene falde: jeg synes ikke, jeg ser dig ryge mere. 1. styrmand har forbudt mig at ryge her agter, svarede jeg. Sludder og vrøvl, selvfølgelig må du ryge i dit kammer i din fritid, når du ønsker det, var skipperens svar."¹⁸

Erindringen kunne have fokuseret på det hårde arbejde eller styrmandens strenge indordning. Det gør den imidlertid ikke, den er tværtimod rettet mod de mange nye objekter, hændelser og begreber, som C. C. Christensen lærer at beherske. Skibsføreren og den øvrige besætning bliver hans forbilleder, mens styrmanden virker som kontrasten på samme måde som hos C. Aaberg. I stedet for en fortælling om en invaderende og fremmedgørende indordning, er C. C. Christensens erindring præget af inddragelsen i praksis. Anerkendelsen gør, at han føler sig ansvarlig for livet om bord, på trods af at han er indordnet, og i visse situationer diskvalificeres. Det viser sig f.eks. under en storm i Nordsøen, hvor skibet ligger underdrejet. Her bliver C. C. Christensen beordret ned i lukafet, fordi han endnu ikke har lært at begå sig i stormvejr. Alligevel føler

147 Regin MAM 0246A010

148 Regin MAM 0246A010

han under opholdet i lukafet et ansvar for at bidrage med, hvad han kan overkomme, selvom det måske kun er ganske lidt.

“Jeg var nu søstærk, og følte, at jeg også havde pligter. Først sørgede jeg for, at alt bevægeligt blev surret eller stuvet af. [...] Ved megen agtpågivenhed lykkedes det mig at åbne døren på klem i skibets kortvarige, nogenlunde rolige øjeblikke, og øse ud på kraft med en fejespån, så jeg også følte, jeg gjorde nytte.”¹⁴⁹

Han begynder selvstændigt at bidrage til praksis på skibet, fordi han som en del af mandskabet føler sig ansvarlig. Hans tilstedeværelse på skibet har en berettigelse i kraft af de kompetencer, han nu engang besidder. C. C. Christensen oplever ganske simpelt, at han dur til noget, at hans kompetencer kan bruges, og at hans handlinger gør en forskel. På samme måde viser de kompetencer, han havde tilegnet sig i legen på havnen faktisk at fungere i forhold til den identitet, han opbygger på skibet.

“[...] jeg blev betroet at føre trossen over i prammen. Her kom min færden i jolle derhjemme mig til god nytte. Jeg fik så meget af trossen lagt ned i prammen, som den kunne bære, og så vrikkede jeg af sted.”¹⁵⁰

Idet han bliver betroet en opgave, som at føre trossen, anerkendes hans kompetence i forhold til en hverdagspraksis om bord. Det bliver lettere at investere sin identitet i skibets dagligdag, fordi de perspektiver han oplever i høj grad understøtter den. Identifikationen medfører ikke nødvendigvis mere indflydelse, men anerkendelsen opbygger en ansvarsfølelse hos skibsdrengen. Han føler ikke, at hans underordnede plads og det hårde arbejde er meningsløst, fordi engagementet og hans egen identitets investering heri opleves som meningsgivende. Han føler sig kompetent, ansvarshavende og anerkendt på *Søstrene*. Den viden, han naturligvis mangler, giver de øvrige besætningsmedlemmer ham indsigt i, hvilket gør ham i stand til at udvikle nye kompetencer og fortsætte med at bidrage til den fælles praksis.

Kaffen og andre kvaler

Livet om bord var kompliceret. Der var meget nyt at lære. Selvom han kunne binde slipstik, rebe sejl og vrikke en jolle, mødte skibsdrengen en verden på skibet, som det krævede specialiserede kompetencer og viden at håndtere. Som fjortenårig var der naturligvis grænser for, hvor meget man vidste og kunne, og skibsdrengerollen var derfor afpasset et lille kompetenceområde. Skibsdrengen skulle ikke vide alt om søfart, men tog et skridt af gangen. Fortællingerne om den første tid på skibene er derfor præget af det ret begrænsede kompetencefelt og den horisont, man på det tidspunkt i sit liv havde. Arbejdet var fokuseret omkring små opgaver og mødet med alt det ukendte, som skulle begribes, og som for skibsdrengene kunne synes næsten uoverkommeligt. Der var ingen formel læring

149 Regin MAM 0246A010

150 Regin MAM 0246A010

forstået som målrettet undervisning. Drengene blev kastet ud i det og måtte mange gange selv forsøge sig frem. Denne form for 'trial and error'-læring giver A. E. Boye et eksempel på, da han skal lære at lave kaffe til skipperen på *Catrine* i 1857.

“Kaffen forvoldte mig mange og usigelige Kvaler, Skipperen ville nemlig have god, stærk Kaffe, hvorfor jeg hver Lørdag fik udleveret en lille Kopfuld Kaffebonner, ca. et kvart Pund, hvilket skulle slaa til Ugens syv Dage, og det til samtlige 3 Mand.”¹⁵¹

A. E. Boye kendte kun én måde at lave kaffe på, og derfor slap kaffen hurtigt op for den unge skibsdreng. Skipperen nægtede at udlevere en ny ration kaffe og giver i stedet skæld ud. Han forsøgte herefter at dele kaffen i syv dele til hver dag, hvilket resulterede i, at kaffen blev alt for tynd, og han fik derfor flere skæld ud. Herefter kom han på den ide at blande kaffen med tørrede ærter og løste opgaven til skipperens tilfredshed: kaffen var stærk, og bøunnerne rakte til syv dage. Skipperen fik imidlertid mavepine og mente, at det skyldtes en overdreven brug af ærter i kaffen. Han henviste derfor til sin kones opskrift, hvor blandingsforholdet var 1 del kaffe til 1 del tørrede ærter. Boye indrømmede, at han ikke helt opfyldte det blandingsforhold, men undlod at fortælle at forholdet i virkeligheden var 1 del kaffe til 4 dele tørrede ærter. Skipperfruens anvisning blev fulgt, men nu fik Boye igen problemer; kaffen var tynd og slap for hurtigt op. Imidlertid indeholdt skibets last rug, og Boye fik den ide at forsøge sig med ristet rug i kaffeblandingen i stedet for ærter.

“Af Ladningen forsynede jeg mig med et betydeligt Kvantum Rug. Jeg brændte heraf jævnlige en Grydefuld, hvoraf der iblandes Kaffemaalet saa tilstrækkeligt, at dette kunne holde, ikke alene de syv Dage, men ogsaa længere. Skipperen fik sin Hang til stærk Kaffe tilfredsstillet, og jeg steg højt i Kurs [...]”¹⁵²

Skibsdrengen løser opgaven og opnår anerkendelsen, han har dermed rykket sig et lille skridt videre. A. E. Boye ved nu noget om, hvordan en ganske vist lille og banal del af livet foregår på jagten *Catrine*, og han er i stand til at anvende denne viden til at bidrage til praksis på en kompetent måde. Han viser samtidig, at han kan improvisere en løsning af problemstillingen ved at anvende rugen i lasten. Derved ændrer han faktisk en smule på proceduren og får derfor også lidt indflydelse i kraft af sin nyvundne kompetence.

Det var disse små opgaver, der satte sig spor i erindringen om den første rejse, mens mere komplicerede emner som f.eks. den økonomiske baggrund for driften af skibet ikke var en del af skibsdrengens bevidsthed. Når der skulle bruges ærter i kaffen om bord på *Catrine*, hang det sammen med en større økonomisk kontekst omkring skibet, som gjorde, at skipperen måtte sørge for at begrænse sine omkostninger og derfor spare på de dyre kaffebønner. Hos skibsdrengen A. E. Boye fandtes denne forståelse for skibets

151 Boye (1975) s. 16.

152 Boye (1975) s. 17.

omkostningsproblematikker ikke. I så fald ville han have vidst fra starten, at kaffen skulle blandes op med billige, tørrede ærter eller måske omvendt have oplevet det som et udtryk for nærighed i forplejningen i stil med A. Rise tidligere.¹⁵³ Erindringen om skibsdrengetiden beskriver ingen af disse aspekter, men er derimod fokuseret på de umiddelbare, konkrete opgaver i sig selv som f.eks. at lave mad, kaffe og gøre rent.

På samme umiddelbare vis oplevede skibsdrengen andre hændelser som f.eks. stormvejr, fordi forståelsesrammen endnu ikke var udbygget på samme vis som hos den erfarne sømand. Storm var naturligvis en uundgåelig del af livet til søs, men det kunne virke voldsomt, når man aldrig havde været uden for det sydfynske øhav. Om bord på *Søstrene* oplevede C. C. Christensen i vinteren 1906-07 en kraftig storm i Biscayabugten. Han blev denne gang ikke beordret ned i lukafet, men hjalp til ved roret og oplevede derfor for første gang storm i fuld udstrækning. Stående på agterdækket så han bølgerne brække over skibets hæk.

“[...] hørende bulderet, når kammen på søen brækkede og kiggende agterud, opad og seende dette vandbjerg nærme sig agterskibet, var det naturligt, at jeg ikke følte mig særlig kry. Det var alt sammen så uforståeligt på den voldsomme måde, stormen og vandet spillede bold med os [...]”¹⁵⁴

C. C. Christensen var tydeligvis ikke tryk ved situationen, men de erfarne søfolk havde godt styr på skibet og fik det lagt underdrejet (drivende på tværs af vinden), så man kunne ride stormen af. I erindringen refererer C. C. Christensen derpå følgende samtale med skipperen, der udmærket illustrerer forskellen på skibsdrengen og den erfarne sømand.

Skipper: “Nu ligger vi godt, Carlo!”

Ego: “Det synes jeg rigtignok ikke!”

Skipper: “Hvorfor det?”

Ego: “Vi slingrer jo så forfærdeligt”

Skipper: “Det skal du ikke bryde dig spor om, min dreng, det er den skabt til”¹⁵⁵

I kraft af sin lange erfaring med storme og sejlskibe vidste skipperen, at der ikke var fare på færde og kunne berolige skibsdrengen. Han er på hjemmebane. Stormen er for ham ikke et ukendt og voldsomt fænomen, men en hændelse i en lang historie af lignende hændelser, som har givet ham den erfaring, at skibet nok skal holde. Skipperen har således en helt anden referenceramme end skibsdrengen, hvilket former oplevelsen af stormen i Biscayabugten som en næsten trivial del af praksis. Med en længere praksishistorie bag sig udviklede skibsdrengene ligeledes forståelser for mere og mere komplekse aspekter af livet som sømand, hvilket gav dem mulighed

153 Se første citat i afsnittet “Forplejning og rømning”.

154 Regin MAM 0246A010

155 Regin MAM 0246A010

for at placere sig selv i verden, og samtidig i kraft af erfaringen gav dem større indflydelse på livet om bord.

Den erfarne sømand

Når den første rejse var overstået, stod den unge sømand med en lang række kompetencer, der knyttede sig til livet på søen. For nogen havde det været en hård, men lærerig periode af deres liv, mens sømandslivets perspektiver for andre havde krævet en større harmonisering mellem det verdensbillede, de kom med, og det der var på skibet. Det gjaldt f.eks. A. E. Boye, der fortsatte med at sejle i nogle år endnu, men ikke fandt sig til rette.

“De efterfølgende aar kom jeg om Bord i andre lignende smaa Fartøjer, hvor Forholdene, om end ikke i alle Dele, saa dog i Hovedtrækkene ingenlunde var bedre.”¹⁵⁶

Han skriver om sin tid i marinen, hvor han heller ikke følte sig hjemme, men ellers er erindringerne om hans egen tid på søen afsluttet. A. E. Boye blev senere skibsfører af bl.a. briggen *Princess*, som han sejlede på Sydamerika med, inden han slog sig ned som skibsmægler i 1890, men denne periode af sit liv skrev han intet om.¹⁵⁷

Skibsdrengene klatrede efterhånden op i hierarkiet på skibet og mønstrede ud i årene derefter som ungmænd, bedstemænd, let- og fuldmatros. Igennem de kompetencer de fik opbygget, blev de efterhånden i stand til at bidrage til mandskabets arbejde på et højere eller mere centralt niveau end skibsdrengen. De var med andre ord blevet erfarne.

Erindringerne bærer tydeligt præg af de øgede kompetencer, f.eks. fortælles der ofte i lange passager om skibets tekniske detaljer, skibsfragter og navigation. Der begynder også at fremtræde en opmærksomhed på større aspekter af livet som sømand, der viser sig som en bredere horisont eller referenceramme f.eks. i form af sammenligninger mellem mandskaber, love og regler om løn og arbejdsforhold, familie og børn. Den største kontrast mellem skibsdrengen og overgangen til erfarne sømand var indflydelse i kraft af evner og dermed et større ansvar i arbejdet og livet som sømand. Den erfarne sømand var stadig underordnet skibets kaptajn, men kendte nu mere til rutiner, regler og omgangsformer og var derfor bedre i stand til at vurdere rigtigt/forkert og normalt/unormalt i forhold til de erfaringer og kompetencer, han rådede over. Det gjorde ham i stand til at deltage på lige fod med de øvrige søfolk frigiort fra den indordning, der prægede tiden som skibsdreng.

Udviklingen af sømandsidentiteten kom nu til at dreje sig om engagementet i nye mandskabers dagligliv, som måske havde meget fremmedartede måder at gøre tingene på. Når skibsbesætninger på-

156 Regin MAM 0246A001

157 Kroman (1928) s. 185

mønstrede, kendte de muligvis hinanden, muligvis gjorde de ikke, måske havde de sejlet sammen i årevis, eller også havde de aldrig set hinanden før. I det første tilfælde ville der allerede være dannet en gensidig forståelse af måder at gøre tingene på. Man vidste, hvem der var god til hvad, og hvilke relationer der herskede på skibet. Kendte man ikke hinanden på forhånd måtte roller og kompetencer først placeres mellem sømændene, som dermed tegnede den sociale struktur om bord.

Hunger og tørst

Som nævnt i et tidligere afsnit sejlede den 'fhv. skibsfører' i tre år som kok, men nåede som syttenårig op i hierarkiet som ungmand og letmatros. Efter navigationseksamen sejlede han i knap to år som styrmand, men lod sig herefter forhyre som matros. På en tur over Atlanten til New York fortæller den fhv. skibsfører om et møde med en helt anden sømandskultur end den, han havde været vant til på Marstal-skibene. I Antwerpen forhyres han som matros på en skonnert med kurs mod New York, hvor han afmønstrer. På denne skonnert får han sit første kulturchock, som han beskriver således

“De 6 af os, der kom først om Bord, var alle Skandinaver, lutter pæne og ordentlige Folk. [...] Endelig kom en Runnerbaad langs Skibssiden, medbringende et Par døddrukne Franskmand, en anden bragte et Par halvdrukne Italiener og Grækere, en tredjed Baad kom med nogle mere eller mindre berusede Engelskmænd og Walesmænd, kort sagt en sørgelig Besætning at se paa. Deres Sager bestod blot af en lille Pakke Klæder under en Arm, men alle hver og en havde en halv Flaske Whisky i Lommen. De hverken kunde eller vilde løfte Ankrene eller arbejde, men alle traskede de forefter og ind i Lukafet, hvor de henkastede sig i Køjerne og paa Gulvet som nogle rene Svin.”¹⁵⁸

Han ser sig selv og de øvrige 'lutter pæne og ordentlige' skandinaver i total modsætning til den øvrige sørgelige besætning. Da rusen var sovet ud, begyndte tilmed et større slagsmål, og allerede inden skibet var nået ind til kajen i New York, rømmede besætningen på nær skibsofficererne, marstalleren og skandinaverne. Oplevelserne var tydeligvis noget, der kolliderede med den unge sømands erfaringer med livet på søen. Det var dog samtidig noget, der definerede den sømandsidentitet, han selv byggede på. De regler, normer, omgangsformer og kompetencer, han kendte, vandt ikke nogen genklang hos den fordrukne besætning. Dagligdagen på skibet har derfor sandsynligvis været træg og præget af konforme handlinger som noget, der bare skulle overstås. Hvordan det foregik mere detaljeret, og hvordan det lykkedes at sejle skibet på trods af en dårligt fungerende besætning, fortæller den fhv. skibsfører ikke mere om. Til alt held var turen kortvarig, men da den ca.

158 Høy (1913) s. 162-163.

tyve år gamle sømand påmønstrede *Emma C. Leithfield* i New York nogen tid efter, blev identiteten som sømand testet i et omfang, han nok ikke havde drømt om. Beskrivelsen af denne tur begynder således:

“I 10 lange Maaneder var jeg om Bord paa nævnte Skib. Jeg havde næppe tænkt mig, at en saa slet Behandling, som vi fik der om Bord, kunde eksistere paa noget søgaaende Skib.”¹⁵⁹

Hverdagen på skibet var præget vold og ydmygelser fra en brutal styrmand, der reelt havde overtaget magten på skibet over kaptajnen.

“Om Bord paa *E. C. Leithfield* var Besætningen imidlertid flink og ordentlig, derimod gjorde en Styrmand, der var af irsk Race, hele Skibet til et Slaveri. [...] Kaptajnen var en yngre Mand, men nærmest kun en Topfigur, da han aldrig sagde noget, hverken bu eller ba [...] Styrmanden var den ene regerende og havde Magten, hvilken han ogsaa benyttede. [...] og ve den, der sagde ham et Ord imod, han blev slaaet i Dækket med det samme.”¹⁶⁰

Den fhv. skibsfører var således havnet i et indordningsforhold i stil med skibsdrengens rolle, men der var den forskel, at den fhv. skibsfører i kraft af sin erfaring var i stand til at håndtere situationen på en helt anden måde. Det normale hierarki med kaptajnen som øverstkommanderende på skibet var sat ud af spillet, og de påmønstrede søfolk havnede i et dilemma mellem den specielle sociale struktur på skibet og etableringen af et fungerende eller rettere tåleligt dagligliv. Den fhv. skibsfører beskrev styrmanden som et uhyre, men samtidig havde denne i kraft af sin faglige plads som officer også nogle beføjelser, som gjorde, at han havde ret til udøve en vis autoritet på skibet.

“I lukafet var vi 7 Mand, alle Matroser, som tit og ofte holdt Skibsraad sammen. Vi mente det var en Skandale, at 7 saadanne Mænd skulde lade sig mishandle af den ene Person. Der var dem, der mente, at det var en let Sag at faa ham ryddet af Vejen, især naar han sad og sov. Men for det første laa hans Vagtkammerat Hunden altid ved Siden af, og den vilde være parat ved den mindste Uro. Dertil havde han stadig en ladt Revolver i Lommen, saa det var ikke saa let gjort som sagt. Og endelig slog Samvittigheden os [...]”¹⁶¹

Voldsdiktaturet invaderer søfolkernes identitet, men i modsætning til mange skibsdrenge er de i kraft af deres fælles opfattelse af normalt/unormalt i stand til at bekæmpe styrmanden. Ved på den måde at samle sig om at få fjernet styrmanden, bliver hverdagen tålelig eller i hvert fald meningsfuld. Den voldelige indordning gjorde naturligvis, at meget arbejde på skibet udførtes som konforme handlinger, men det bliver ikke meningsløst, fordi besætningens skjulte dagsorden giver et fokus at arbejde hen imod. Undermineringen af styrmanden bliver det egentlige omdrejningspunkt for arbejdet på *Emma C. Leithfield*. En tilbagevendende handling på

159 Høy (1913) s. 165.

160 Høy (1913) s. 165-166.

161 Høy (1913) s. 166.

mange sejlskibe var at skure dækket med sand og sten, denne rutineopgave fandtes også på *Emma C. Leithfield*.

“[...] alle Mand maatte hver Dag ligge paa Knæerne og skure det gamle forslidte Dæk med Sand og Sten fra Ende til anden saa pænt og fint, at naar man satte et Bræt paa tværs af Dækket, maatte ingen Aabninger være at se under Brættet. Var dette Tilfældet, maatte det gøres om igen. Da Dækket var færdigt, fik Ruftagene samme Omgang, skønt de ellers var malede. Det var et Slid og et Arbejde uden Lige, og det under Hunger og Tørst, saa det næsten ikke var til at holde ud.”¹⁶²

Den overdrevne skuring af dækket bliver fortolket og oplevet som en manifestation af de urimelige magtforhold på skibet. Rutineopgaven bliver til en fortælling, der udtrykker og understøtter oplevelsen af undertrykkelse og kompromittering af matrosernes selvspekt. De kunne have valgt at rømme, hvilket styrmanden faktisk forsøger at få dem til, da skibet lå ved St. Jago i Vestindien. Besætningen blev her sat til hårdt arbejde og fik hverken vådt eller tørt. I den situation ville det have været oplagt at rømme skibet, men som den fhv. skibsfører forklarer

“Nu gjaldt det om at faa os til at desertere, da vi ikke havde saa lidt Hyre til gode. Derfor blev Kosten indskrænket til det yderste, baade Vand og Brød [...] vi skulde pines til at løbe vores Vej. [...] Men at løbe fra Skibet og vore Klæder og de surt erhvervede tilgodehavende Skillinger, holdt vi heller ikke af, uagtet der ellers havde været god Grund dertil.”¹⁶³

Reglerne på de fleste skibe foreskrev, at hyren – netop for at undgå rømning eller mytteri – normalt først blev udbetalt fuldt ud ved afmønstring. Derfor ville søfolkene for det første miste deres løn, og for det andet ville det være en forbrydelse. Ved netop ikke at rømme undgår matroserne at kriminalisere sig selv, hvilket er essentielt i mødet med de myndigheder, de senere overlader styrmanden til. Hverken styrmand, kaptajn eller rederi kan klandre søfolkene for at have brudt loven og derved stille deres anklager i et dårligt lys. Omvendt kan søfolkene anvende politi og retsvæsen til at opfylde deres mål, fordi de stik mod al rimelighed har opfyldt kontrakten. Det var ganske simpelt afgørende ikke at rømme. Da skibet igen befandt sig i New York, henvendte besætningen sig til myndighederne, hvilket indbragte den irske styrmand en dom på to års fængsel. Dermed fik matroserne forløst deres krænkede retfærdighedsfølelse, dermed blev deres sømandsidentitet bekræftet.

Romflasken i hånden

I takt med at de unge søfolk fik flere erfaringer og beherskede nye kompetencer, var opbygningen af sømandsidentiteten i større grad afhængig af den rolle, man spillede i besætningen. Nu var man

¹⁶² Høy (1913) s. 167-168.

¹⁶³ Høy (1913) s. 167-168.

ikke skibsdreng længere, og kunne derfor afkræves et større ansvar i forhold til de kompetencer, man burde besidde som sømand. Mødet med nye mandskaber kunne bringe skibshierarkiets kompetencefelter ud i lyset, hvilket C. Aaberg her giver et eksempel på. I 1894 afmønstrede han *Poseidon*, selvom han blev tilbudt et stort hyretillæg for at blive om bord. Han sejlede derefter ca. et halvt år som kok med *Union* af Marstal, hvor forholdene var langt bedre. I begyndelsen af 1895 påmønstrede han *Heimdal* af Ærøskøbing med seksmandsbesætning, men nu blev han bedstemand. Besætningsmedlemmerne på *Heimdal* var flinke, og kosten var god, men

“[...] skipperen havde for vane at holde fødselsdag mindst een gang om ugen. Så måtte vi alle møde i landgangstøjet agter, og så fik vi et godt måltid og rigeligt med toddyer. Ved land var det jo godt nok, men i søen var det ikke så morsomt, da jeg ved den tid havde så megen erfaring til søen, at jeg kunne se, det ikke var så heldigt, at jeg som bedstemand og så en ungmand måtte sejle skibet på vor vagt, medens kaptajnen lå nede på sofaen og sov uden at kunne vækkes med en tekande i den ene ende og romflasken i den anden ende af sofaen [...]”¹⁶⁴

C. Aaberg og ungmanden kendte deres egne begrænsninger. Nok var de erfarne, men de var ikke klar til at overtage en skibsførers eller styrmands ansvar. Skibet var på vej til Norge i hårdt vejr, og den sekstenårige C. Aaberg følte sig usikker, fordi han og ungmanden alene måtte navigere igennem en fiskerflåde. De bad styrmanden om hjælp, men han nægtede, fordi det ikke var hans vagt. Resultatet blev, at de to måtte se stort på kursen og styrede uden om fiskerflåden, skibet havnede derfor langt fra bestemmelsesstedet i Norge.

For at de handlinger som skal udføres på *Heimdal* kan fungere, er det nødvendigt at trække på hinandens kompetencer. C. Aaberg og ungmanden ved ikke alting om at sejle, de er afhængige af, at rollerne i den sociale struktur fungerer. Problemet er, at både skibsførers og styrmandens kompetencer mangler, de har med andre ord ikke mulighed for at vide hvordan situationen skal håndteres. C. Aaberg kan i kraft af sin erfaring fralægge sig ansvaret, fordi han ved, at de manglende kompetencer ikke kan afkræves søfolk på hans alder. Derfor bliver historien om sejladsen til Norge med *Heimdal* ikke til et spørgsmål om at fejle i stil med A. E. Boyes kaffebygning, men derimod til en skelnen mellem roller og tilhørende kompetencefelter på skibet. Sagt på en anden måde handler det om forskellige opfattelser af at være sig sit ansvar bevidst og have en fælles forståelse for ansvar. Den større bevidsthed om ens egen rolle og kompetencer på skibet gav de unge søfolk en sikkerhed i forhold til deres identitet: man vidste hvem man var, og hvad man kunne.

Da C. C. Christensen 9. oktober 1907 påmønstrede som ungmand på *H. C. Christensen*, mødte han sin gamle plageånd, og sam-

164 Højrup (1987) s. 83.



tidig skulle han agere i et helt andet skibsmiljø end det, han havde oplevet som skibsdreng.

“Skipperen (ca. 35 år) var en dygtig mand med autoritet og værdighed, som skabte et køligere forhold, der var en fuldstændig modsætning til det, der havde hersket, hvor jeg kom fra. 1. styrmand var den samme, jeg havde været sammen med på *Søstrene*. Jeg havde gerne set, det havde været en anden. Enhver har jo sin måde at løse problemerne på, så det havde været mere lærerigt for mig, om det havde været en ny, jeg var kommet sammen med. Vort første møde var ikke særlig opmuntrende for mig. Han spurgte, hvad løn jeg nu skulle have, og ironiserede over beløbet med bemærkning blandt andet, om jeg mente, jeg kunne gøre fyldest for den store løn osv. Jeg svarede kort og godt, at det var blevet mig tilbudt og modtaget. [...] Mine skibskammerater i lukafet (dækshus) var fra forskellige egne af landet. Dog var dæksdrengen en bekendt fra Marstal. De var lidt af hvert både hvad duelighed og moral angik. Senere lærte jeg at forstå, hvor heldig jeg havde været det første år ikke alene at have været sammen med 1. kl. sømænd, men også mennesker med et naturligt syn på livet, og som ville noget.”¹⁶⁵

I dette citat holder C. C. Christensen sin identitet som sømand op imod, hvad han oplevede på *Søstrene*, hvor han distancerede sig fra styrmanden. Han har derfor en sikker fornemmelse af, at han dur til noget og er en kompetent sømand, selvom styrmanden sæt-

H. C. CHRISTENSEN, bygget af J. O. Christensen 1896, kolhales i 1923. Som noget usædvanligt var skibet klipperbygget. H. C. Christensens værft byggede som regel jagtformede skibe, men det fortælles, at skibsbygmestrene i det sydfynske havde drillet J. O. Christensen med, at han ikke var i stand til at bygge skibe af klippertypen. Han byggede derefter to H. C. CHRISTENSEN og SØSTRENE. Foto: Marstal Søfartsmuseums Arkiv.

165 Regin MAM 0246A010

H. C. CHRISTENSEN i frisk
sejlad i Mexico-golfen. Foto:
Marstal Søfartsmuseums
Arkiv.



ter spørgsmålstegn ved hans kompetencer. Samtidig er han i stand til at vurdere sine skibskammerater, som 'lidt af hvert' i forhold til moral og duelighed i kraft af sine egne forestillinger og erfaringer med sømandskab.

Mine bare næver

Da C. Aaberg blev skibsfører på *Claudia* af Marstal i 1904, betød det, at han skulle leve op til rollen som den mest erfarne sømand om bord. På den første rejse som skibsfører forsøgte han at leve op til dette ansvar. Skibet skulle afsejle fra Hamborg til Maracaibo i Venezuela, men:

“[...] det blev ingen hurtig rejse, da jeg gjorde den fejltagelse, at jeg trods bedre vidende fulgte den rute, som min forgænger havde sejlet rejsen i forvejen med håb om, at jeg skulle have samme held med mig til en god udrejse, som han havde haft, men det skulle jeg ikke have gjort, for jeg fik stille og modvind, hvor han havde haft god vind, således at det blev en omvej i stedet for en genvej. Det var en god lære for fremtiden, således at jeg aldrig forsøgte at lave nye ruter, men altid fulgte ruterne i henhold til oplysningerne for søfarten og i farvandsbeskrivelserne.”¹⁶⁶

Den fejl, han begår, griber ind i de kompetencer, han forbinder med sin identitet som skibsfører. Det nager ham, fordi han 'trods bedre vidende' ikke lever op til forventningerne. Skibsføreridentiteten bliver kompromitteret, fordi han ikke opfylder sit eget ideal om sømandskab og de kompetencer, en skibsfører bør have. Han føler et stort ansvar i forhold til den rolle, han identificerer sig med, og som skal forvaltes korrekt i forhold til besætningen, rederiet og ikke mindst hans egen opfattelse af skibsførerrollen.

Idet skibsføreren, foruden at være den mest vidende og erfarne sømand, som regel også var tilknyttet det samme skib i årevis, mens de menige besætninger blev skiftet ud, blev han så at sige skibets 'mester'. Skibsføreren følte derfor i kraft af sine kompetencer og magtposition, at det var hans skib og dermed ham, der bestemte, hvordan dagligdagens rutiner og omgangsformer skulle foregå. Omvendt måtte han leve op til besætningens forventninger og forestillinger om, hvad korrekt sømandskab handlede om, for at undgå delegitimerende situationer som f.eks. mytteri eller problemer som på *Emma C. Leithfield*.

Som skibsfører på fuldriggeren *Geysir* stod C. Aaberg en dag i januar 1917 med et voldeligt oprin på skibet. Andenstyrmanden var blevet passet op af fire matroser under sejlads mod Barbados. De tævede ham, fordi han tidligere på dagen havde bedt dem skynde sig med noget forefaldende arbejde. Den irettesættelse ville matroserne ikke acceptere fra en sølle andenstyrmand, som de derfor hævnedes sig på, da chancen bød sig. Andenstyrmanden henvendte sig til C. Aaberg, der ikke ville finde sig i den opførsel på et skib, han førte. Med en revolver i hver bukselomme kaldte han matroserne sammen på agterdækket for at høre deres forklaring af sagen. Bevæbningen forklarer han med, at han ikke kendte den internationale besætning så godt og frygtede et evt. mytteri. Styrmandens beretning bekræftedes af de fire matroser, hvorefter han

“[...] tog den ene efter den anden i kraven og gav dem hver for sig en god dragt prygl med mine bare næver og lovede dem at hvis nogen af dem eller andre om bord, løftede en hånd mod nogen af deres officerer, ville de få samme behandling igen.”¹⁶⁷

Det var ikke hverken første eller sidste gang C. Aaberg anvendte vold som en del af ledelsesstrategien om bord i de skibe, han sejlede

¹⁶⁶ Højrup (1987) s. 98.

¹⁶⁷ Handels- og Søfartsmuseet, C. Aabergs erindringer (originalt manuskript).

med. Selvom han ikke tolererede vold, især ikke mod skibsdrenge, gik han ikke af vejen for at lange øretæver ud, hvis han mente, det var nødvendigt. I dette tilfælde havde matroserne – efter hans og styrmandens opfattelse – forbrudt sig mod omgangsformerne på skibet. Den øvrige besætning (15 mand), der sagtens kunne have overmandet både skibsfører og styrmand, gjorde ikke noget, og der blev ikke flere skærmydsler på turen. Det er ganske vist en hårdhændet omgangstone, men episoden viser samtidig, hvor dybt C. Aaberg havde investeret sin identitet som skibsfører i den sociale struktur på skibet. På trods af risikoen for mytteri var det tvingende nødvendigt for ham omgående at rette op på den ubalance, matrosernes overfald på styrmanden havde skabt i hans billede af de rette forhold om bord. At han valgte vold frem for at straffe med f.eks. bødestraf eller frihedsberøvelse, skal nok ikke ses som noget unormalt på dette tidspunkt. I hvert fald havde de større oceangående skibe ofte våben og håndjern om bord til at takle tilspidsede situationer.

Selvom det af og til var hårdhændede metoder, der skulle til, var forholdene på *Geysir* langt fra præget af en diktatorisk indordning som på *Emma C. Leithfield* eller den, C. Aaberg selv havde oplevet som skibsdreng. I nogle tilfælde ligestillede han besætningen i beslutningsprocessen, dvs. at indordningen på skibet ændrede karakter. Det var i usikre situationer, hvor der måtte improviseres, og de normale kommandoveje derfor ikke slog til. En sådan 'demokratisk' beslutningsproces valgte C. Aaberg under en sejlads med *Geysir* fra Savannah til Ålborg under ubådskrigen i 1917.

"[...] meget skulle overtænkes, før jeg besluttede mig til at gå den vej og tage det store ansvar for liv og skib. Jeg ræsonnerede til slut at hvis vi blev hvor vi var, endte det med at vi drev ind i farezonen, enten vi ville det eller ikke, eller også fandt engelskmændene os og begge dele var lige farligt. Jeg kaldte derfor hele besætningen sammen og forelagde dem mit ræsonnement, hvorefter jeg spurgte om der var nogen af dem, som havde noget imod at sejle gennem farezonen og løbe chancen imellem at få en hurtig rejse hjem, såfremt vi var heldige, eller at blive sænket af tyske ubåde. De mente alle, især dem der var mønstret for rejsen, at vi ligeså godt kunne sejle os i det, som ligge og drive i det. Styrsmændene var ikke så begejstret for at løbe risikoen, men jeg fik dem overtalt [...]"¹⁶⁸

Pga. af den vanskelige opgave som besætningen skal udføre, må han først sikre sig deres opbakning. Den 'demokratiske' forhandling et udtryk for et fælles ansvar i situationen. I den slags enten/eller scenarier, hvor der ikke umiddelbart kan skelnes mellem rigtigt/forkert, skiftes den håndfaste indordning ud med en blødere linje, hvor en fælles beslutning fokuserer energien på den vigtige opgave. Skibet kom sikkert frem til Ålborg 11. april 1917.

Der var tilfælde, hvor ansvaret som skibsfører var ved at blive for meget for C. Aaberg. Lederskabet sattes under hårdt pres i Baltimo-

168 Handels- og Søfartsmuseet, C. Aabergs erindringer (originalt manuskript).

re havn 1918. For det første blev skibet solgt til et nyt rederi, hvilket afstedkom en del papirarbejde, og for det andet hærgede en epidemi af spansk syge i byen, så hele besætningen var sengeliggende. Han blev selv ramt, men fandt på at drikke fortyndet saltsyre, hvilket virkede helbredende. Førstestyrmanden døde af spansk syge på et hospital, og samtidig udbrød der brand i skibets kullast. Oven i alle problemerne havde han – pga. mangel på skibsofficerer med de rette papirer i København – været nødt til at forhyre en 'fugtig' andenstyrmand. I de problematiske omstændigheder, skib og besætning befandt sig i i Baltimore, viste han sig ikke at være til megen hjælp.

“Det var sådan en mand, jeg blev påtvunget i København at tage om bord i stedet for en god og erfaren sætteskipper. Her stod jeg over en meget svær situation, der skulle løses og løses alene, min 1ste styrmand var død og begravet, hele besætningen syg og lægehjælpen unyttig, så stewarden og jeg selv måtte sørge for at holde liv i dem, brand i lasten, der skal losses ud af skibet hurtigst muligt og ballast indtaget uden at sinke skibet mere end højest nødvendigt, ingen arbejdere at få fra land, da der var mangel på arbejdskraft grundet den spanske syge, ingen kraner eller andre hejseapparater at fremskaffe, fordi den der skulle drive dem var enten lige død eller syg i sengen, ingen styrmand til at tage sig af skibet, når jeg nødvendigvis var fraværende og min 2den styrmand idiot. Under disse omstændigheder har en skibsfører nok at tage vare på, og jeg havde begge hænder fulde.”¹⁶⁹

I udviklingen fra skibsdreng til skibsfører blev opmærksomheden på større aspekter, der havde indflydelse på skibets dagligdag, skærpet. Regler og love som skibet var underlagt, havde stor betydning for skibets praksis. For C. Aaberg bliver det helt tydeligt i Baltimore. Her følte han sig klemt mellem de krav, der stilles til skibets praksis f.eks. at skibsofficerer skal have de rette papirer, selvom de måske ikke er de bedste søfolk. Kravet, der stilles, griber ind i den lokale praksis, fordi C. Aaberg ikke kan forhyre den dygtigere sætteskipper, han havde udset sig. Den lokale praksis om bord var på den måde under indflydelse af udefrakommende retningslinjer, hvilket det især var skibsførerens opgave at koordinere i forhold til hverdagen om bord. Helt grundlæggende handler det om, at lasten skal fragtes, og rederiets ejendom varetages; krav der ikke ændres uanset hvilke problemer, der opstår undervejs. Det er op til besætningen og skibsføreren at opfylde kravene i mødet med virkelighedens verden. For skibsføreren blev det en tydeligt integreret del af hans rolle på skibet, hvor koordineringen af krav og løsningen i praksis følte som et tungt ansvar.

Som undersøgelsen af livsforløbet fra barndom til erfaren sømand har vist, indeholdt alle aspekter af livsforløbet en forhandling af identitet. Som barn optog man sejskibskulturen gennem legen på havnen og forestillingen om livet til søs. Senere i livet mødte ens

169 Handels- og Søfartsmuseet, C. Aabergs erindringer (originalt manuskript).

begrænsede kompetencer og drømme om tropeøer fra barndommen virkeligheden i form af søsyge, øretæver, saltvandsbylder og de komplekse aspekter af sømandslivet langt fra hjemmet. Gennem den hårde skole identificerede man sig efterhånden med 'sejlskibsmentaliteten', som indebar en udvikling af mangesidede kompetencer, omgangsformer og specialiseret viden. Imidlertid mødte denne mentalitet en udfordring i forhold til den ændrede verden, som damp- og senere dieselskibe bragte med sig. Mødet med maskindrevne skibe skabte helt andre vilkår for livet om bord, som sejlskibssøfolkene af og til kunne have svært ved at identificere sig med.

Sejlene vrages

Ifølge O. Mortensøns interview-undersøgelse fra 1980'erne, var det et generelt træk blandt de ældre sydfynske sejlskibssøfolk, at dampskibe og deres besætninger ikke blev betragtet som rigtige skibe og rigtige søfolk.¹⁷⁰ I hvert fald kunne nogle marstalske sejlskibssøfolk tilslutte sig dette modsætningsforhold. De anså det for nedværdigende at mønstre på et dampskib som 'søarbejdere', hvor der ikke var brug for specialiseret viden om tovværk, vind og sejlføring. Det var omtrent som at stå på en sporvogn, som en ældre sømand fortalte sin søn. Sønnen forklarer, at faderen dog måtte

"[...] erkende, at de blødagtige, der havde svigtet Sejlene og tidligt var gaaet over i Dampskibsfarten, og som hans Marstal Generation havde set ned paa som anden Klasses Søfolk, alligevel havde været de klogeste. Det var tydeligt Damperne, der havde Fremtiden for sig."¹⁷¹

Der ligger i citatet tydeligvis et identitetstema, der hæfter sig på en modsætning til 'de blødagtige, der havde svigtet sejlene'. En anden anvendt talemåde som kommer til udtryk hos nogle sejlskibssøfolk var 'mænd af stål i skibe af træ, mænd af træ i skibe af stål', der understreger, det samme tema. Blandt de noget firkantede bemærkninger synes der alligevel at være en vis selvmodsigende tendens hos i hvert fald nogle erindringskrivere. Det er nok lidt af en efterrationalisering, når f.eks. C. Aaberg skriver i sine afsluttende betragtninger om tiden på søen, at han på sine ældre dage glæder sig over, at:

"[...] lade tankerne gå på de store have og for det indre øje se de stolte sejlere, når de for deres bugnede sejl skyder med stærk fart gennem de blånende søer. Og høre de raske gutter, når de på vagten fløjter eller synger under deres arbejde i riggen [...] Samt tømmermanden i sin shop og sejlmageren som regel i fint vejr agter på halvdækket reparerer og laver nyt, alt med liv og lyst og sang."¹⁷²

Og dernæst giver dampskibenes mandskaber denne bemærkning: "[...] hvilken forskel på det liv, der er i arbejdet på sejlskibene, og så det jeg så om bord i dampskibet, hvor det hovedsagelig var rusthamrene det gik udover i arbejdstiden. [...] der blev spillet

170 Mortensøn (1987)
s. 566-567.

171 Regin MAM 0246A052

172 Handels- og Søfartsmuseet,
C. Aabergs erindringer
(originalt manuskript).

kort og havde de noget andet mellem hænderne, var det for det meste en bajerflaske eller en cigaret. Når sejlskibsmanden var brun på fingeren kunne man i de fleste tilfælde regne med, at det var tjære, derimod en dampskibsmands brune finger stammede de 99 pct. om ikke de 100 pct. fra cigaretterne.”¹⁷³

Set i lyset af hvad C. Aaberg havde oplevet som skibsfører af *s/s Krusaa* i 1934-36, kan man godt forstå, hvorfor sejlskibstiden stod i et ædelt lys, men sammenholdt med hvad han beskriver af oplevelser på sejlskibene, f.eks. volden om bord på *Poseidon*, uansvarligheden på *Heimdal* og den ‘fugtige’ andenstyrmand i Baltimore, som svigtede, da ansvaret som skibsfører følte ekstra tungt, synes beskrivelsen af de stolte sejlere med syngende besætninger alligevel at repræsentere et modstridende perspektiv.

Der er ingen tvivl om, at skiftet fra sejl til damp er omgærdet af stærke følelser, der har været medvirkende til at se de to sider af søfartserhvervets historie som modsætninger. Med sejlskibene forsvandt de sejlskibstraditioner, som de ældre søfolk havde baseret deres identitet på. Modsætningen baserer sig på dampskibsteknologiens diskvalificering af sejlskibskompetencer, der var et stærkt identifikationspunkt for erindringsskriverne. Betragtningerne om dampskibsfarten som en kulturnedbrydende teknologi er i de ovenstående citater baseret på stereotyper, der ligesom ‘vandskrækkere’ og ‘landkrabber’ definerer en grænsedragning. Det er dog bemærkelsesværdigt, at det som regel er en efterrationalisering, der ligger til grund for skellet mellem sejl- og dampskibskulturen. Det er svært at finde sejlskibssøfolk, der på baggrund af reelt oplevede livssituationer, beskriver dampskibenes besætninger, som f.eks. ‘mænd af træ’. Hentes C. Aabergs beskrivelser af reelle møder med dampskibsbesætningerne, synes der ikke at være nogen udtalte modsætninger mellem ham og dem. Han påmønstrede første gang et dampskib i 1901, men var kun om bord i ca. 2 ½ måned og skrev derfor ikke meget om denne episode. Som dampskibsfører af *s/s Krusaa* skrev han langt mere, men fortællingen var baseret på generelle beskrivelser af sejladsen og trakasserierne med rederen, mens besætningen kun nævnes få steder og ikke i negative vendinger. Noget tyder således på, at hans syn på dampskibsteknologien i forhold til sømandsidentiteten var baseret på både den pensionerede sejlskibssømands efterrationalisering og ikke livet i praksis på et dampskib.

For nogle søfolk var sejlskibskompetencerne så indgroede, at mulighedsperspektiver inden for dampskibe helt blev overset. Det gjaldt i hvert fald for H. B. Dreymann, der tog sin styrmandseksamen i 1925. Nu skulle han ud og tjene penge til næste del af søfartsendannelsen, men: ”Mærkeligt nok tænkte jeg slet ikke paa at søge ind i et Dampskibsselskab [...]”¹⁷⁴

I stedet kommer han med skonnerten *Bonavista* til Newfoundland, hvilket han egentlig ikke havde lyst til pga. den hårde sej-

173 Handels- og Søfartsmuseet, C. Aabergs erindringer (originalt manuskript).

174 Regin MAM 0246A068

lads i det nordlige Atlanterhav. At han overhovedet ikke tænker på at påmønstre et dampskib, kan forklares i forhold til det sejl-skibsmiljø, han er vokset op i. Selvom Marstal havde dampskibe, var det ikke dem H. B. Dreymann og de andre børn på havnen drømte om og identificerede sig med, når de legede. Det handlede først og fremmest om sejlkompetencer: at forstå sejl, knob og at klatre højt i skonnertmasterne. Da H. B. Dreymann havde taget sin styrmandseksamen, var alle hans søfartskompetencer og den identitet, han havde opbygget relateret til sejlskibe. Det er ud fra den betragtning ikke så mærkeligt, at dampskibene ikke var en del af hans horisont i 1925. Efter at have overstået skibsførereksamen i 1926 og udstået værnepligten i marinen påmønstrede H. B. Dreymann i 1927 dampskibet *Signe* af København tilhørende rederiet Torm.

“[...] det var første Gang jeg satte mine Fødder paa Dækket af et Dampskib. Nu var det om at holde Øjne og Ører aabne, finde ud af Arbejdsrytmen om Bord paa en saadan Tingest. Det var jo noget af en Forandring, et Spring fra Sejl til Damp, men jeg fandt hurtigt Rytmen og følte mig snart Hjemme.”¹⁷⁵

Han var på dette tidspunkt en erfaren sømand, men i mødet med dampskibene var der intet modsætningsforhold at spore. Det drejede sig først og fremmest om at engagere sig i en ny besætning og ‘finde ud af arbejdsrytmen’. Han formåede hurtigt at synkronisere de perspektiver på søfart, han kom med i forhold til dem, han mødte. Her var mødet med dampskibsteknologien baseret på engagementet i praksis. For ham repræsenterede dampskibsteknologien således nye perspektiver i livet som sømand og muligheder for læring. H. B. Dreymann formår at investere sin sejlskibsidentitet i dampskibsbesætningens praksis.

Den maritime identitets konstruktion

I forhold til at opbygge og bevare en identitet som sømand, hvad enten det handler om at gøre karriere eller tjene penge, handler det først og fremmest om at opleve en meningsfuld tilstedeværelse i verden. Sømandens identitet var konstrueret ud fra en lang række af interaktioner med omverdenen livet igennem, der rakte fra barndommen henover det første møde med den maritime virkelighed om bord. Allerede i barndommens leg på havnen blev den maritime kultur indsuget i forhold til forestillinger om sømandens identitet. Det skete i kraft af et miljø af søfolk og skibe på havnen – i nogle tilfælde tilskyndet af familien og andre gange ikke. Legen skabte et billede af den verden, børnene befandt sig i. En verden der var dannet gennem den historie, det maritime miljø repræsenterede og de fremtidsperspektiver, de så for sig.

175 Regin MAM 02.46A068

Søfolkenes barndom var i høj grad præget af det miljø, der fandtes i Marstal i kraft af havnen og skibene. Allerede tidligt vidste man, hvad en 'rigtig' sømand var. I legen på havnen udformede børnene deres fremtidsperspektiver gennem forestillingen om livet som sømand, hvilket indebærer forståelsen af bestemte værdsatte maritime kompetencer. Når de konfirmerede drenge stod til søs, mødte de nye perspektiver og krav til deres identitet. De måtte harmonisere barndommens idealer om livet som sømand, hvilket for nogle efterlod dybe spor i identiteten. Først og fremmest var skibsdrengene nederst i hierarkiet, hvilket markerede den rolle, de spillede på skibet. De måtte først lære at begå sig på skibet og blandt mandskabet. Som skibsdreng blev opbygningen af identitet i kraft af kompetencer og fremtidsperspektiver grundigt testet. For nogle var det et møde med en virkelighed, de havde svært ved at identificere sig med, og for andre var det en kilde til opbygning af nye kompetencer, ansvarsfølelse og udvikling af sømandsidentiteten. Arbejdet var hårdt, men når identifikationen med skibsdrengerollen fungerede, kunne man udstå det. Indordningen kunne udmønte sig i brutalitet eller en følelse af undertrykkelse, som resulterede i dybtliggende aftryk i den fortsatte identitetsproces.

Når den første tid på skibet var overstået, stod sømanden med en lang række kompetencer, der ikke blot handlede om sømandskab, men i en bred forstand gav en dybere forståelse af det maritime liv. Det konsoliderede elementer af identiteten i kraft den livshistorie, de enkelte søfolk havde været igennem. De nye kompetencer gav dem en sikkerhed i forhold til deres identitet som sømand. Nu var man lidt mere erfaren og indtog andre roller på skibet med mere ansvar end skibsdrengen, men samtidig var man sig mere bevidst om, hvad denne rolle handlede om. Udviklingen af kompetencer gav større magt til at påvirke dagligdagen om bord og den viden, mandskabet anvendte i løsningen af aktuelle problemstillinger. I det hele taget havde man fået en større horisont som erfaren sømand, der rakte ud over engagementet på skibet. Det gav sig udtryk i en større adgang til at ændre eller forhandle forhold om bord, fordi man i kraft af sine erfaringer var i stand til at udtrykke behov og stille krav. Den fortsatte identitetsproces gik derfor i højere grad ud på at investere sig selv i forskellige mandskabers arbejde. I praksis om bord betød det, at sømændene måtte forhandle løsninger og kompromisser mellem individuelle behov i forhold til besætningen og en omkringliggende global kontekst.

Skibsføreren stod som den mest erfarne sømand om bord med det største ansvar i forhold til kompetencefelter på skibet. Rollen som skibsfører indebærer en forvaltning af praksis, som rakte ud over miljøet om bord og indebærer varetagelse af globale krav. Nåede man hele vejen til skibsførerenposten, fulgte et ansvar for at koordinere skibets daglige praksis med et stort antal ydre krav. Et kendetegnende

kompetencefelt ved skibsførerrollen var derfor koordineringen mellem rederiets interesser og besætningens behov i den daglige praksis. Dette ansvar indebærer anvendelsen af magt, som indordnede den sociale struktur og dagligdagen, og dermed fokuserede handlinger i praksis på opfyldelsen af lokale og globale krav. Magtens legitimitet måtte dog afbalanceres i forhold til besætningen. Hvis skibsføreren derfor overskred det acceptable eller ikke levede op til sine kompetencer, kunne det true hans position.

Epilog

Det har været ideen i denne bog, at afdække sider af Marstals historie, som ikke før har været belyst. Skatteligningsprotokollerne var derfor et godt udgangspunkt, og viste sig at indeholde flere af de manglende brikker til billedet af byens specielle økonomiske struktur. Det er ikke fordi, man ikke har vidst, at det forholdt sig sådan, men kilderne, der kunne afklare detaljerne og vise fakta, har ikke været fremme i lyset før. Således har skatteprotokollerne ikke tidligere været genstand for dybtgående undersøgelser i litteraturen om Marstals søfart. Samtidig har det været hensigten at sammenføje talmaterialets struktur med den menneskelige fortælling, som ligger bag. De opsigtsvækkende historier, som erindringsmaterialet af og til bringer, gør talmaterialet mere levende og måske også mere forståeligt. Omvendt bliver noget af fortællingernes kompleksitet reduceret af en graf eller en tabel, der danner et forståelsesgrundlag eller en ramme at gå ud fra. Både den strukturelle og den menneskelige side supplerer på den måde hinanden, uden at nogen af dem er forfordelt. Bogen er et omarbejdet speciale, hvilket kan skinne igennem visse steder. Teoretiske afsnit og diskussioner er udeladt, ligeledes er traditionelle opgaveafsnit som 'metode', 'kildemateriale' og 'konklusion' kraftigt omarbejdet. Det oprindelige speciale kan imidlertid læses på Det Kongelige Bibliotek.

Mange interessante historier om Marstals søfart er blevet gengivet i et stadigt voksende antal bøger og artikler. Trangen til at give sit besyv med om byens og skibenes skæbne har altid været stor. Det saltvandsmættede emne er og har altid været en god historie. Man kan af og til føle at nutidens dramatiserede fortællinger bliver lige lovligt romantiserende, og at sejskibstiden derfor kommer til at stå i et gloværdigt rosenrødt skær. Det er derfor vigtigt at læse og fremdrage de oprindelige øjenvidners beretninger. Dog ikke uden kritiske briller. Da mange af erindringskriverne har skrevet efter hukommelsen, ofte mange år efter oplevelserne på havet, kan de være farvet af et helt livs holdninger til omverden. Men når de uhyrligheder søfolkene gennemgik og de fantastiske syn de så, inddrages i det videnskabelige arbejde, toner billeder frem mellem linjerne, der pirrer nysgerrigheden til at læse videre. Og der er ikke noget i vejen med at give læserne muligheden for at forestille sig livet som sømand og eventyret bag horisonten, hvis det stimulerer interessen og motivationen til at dykke ned i søfartshistorien.

English summary

At the beginning of the 19th century, the small coastal town Marstal on the island Ærø south of Fyn was the hometown of a minor merchant sailing fleet consisting of small yachts. In the years to come the building of the worldwide telegraph and railroads to the coast of Russia meant that demand for tonnage was rising. The average size and numbers of local ships were quickly rising, and at the turn of the century the town had the largest sailing fleet in the Danish provinces. The expansion was based on local entrepreneur Hans Clausen Christensen's shipping company and the development of joint owner shipping communities. By dividing the larger ships into small shares in 1/100's or more the general population of Marstal was able to obtain ownership in the local fleet. Due to the Great War's speculation in tonnage the ships' value drove through the sky, causing a great sell off in Marstal. After the war crisis struck and the last merchant sailing ships were heading into the twilight of history but still there were a handful of maritime investors in Marstal who kept funding the out of date sail technology. The basic drive behind Marstals maritime investments was not profit but independency and self-consistency. This is expressed culturally in the need for independency, autonomy and an almost sacred production loyalty.

Turning the view point away from the microeconomic lens the study finds basic elements of identity from the sailors' childhood in Marstal through the ranks of the ship to the top of the hierarchy as captain. The local harbor becomes a playground for the children with hopes of a future maritime career where ships, sailors and basic sailing skills form an imaginary perspective of the life at sea. The young adults enters the local ships with their childhoods perspectives but this is transformed as new futures, skills and the reality on board is absorbed into the identity. As able seamen the identity is steadier because they have built more knowledge and perspectives regarding their role on the ships and place in the maritime community. The negotiation or construction of identity is therefore based primarily on investing their sailor identity in practice. When the end of the ships' hierarchy is reached the responsibility becomes a major perspective. The captain is obliged to being a loyal representative of the shipping company's demands, and at the same time manages needs in the local practice. The analysis of the

construction of maritime identity showed that sailing culture was created not only in terms of past tradition or knowledge but was tested and altered in practice according to everyday challenges and individual needs to meet future perspectives.

Litteraturliste

- Bang, Immanuel m.fl. *Vejledning til brug ved Opgørelsen af den skattepligtige indkomst og Formue*, Kbh. 1918.
- Boye, Albert E. (Boye, Martin, red.) *Fra skibsdreng til mægler - Albert E. Boyes erindringer*, Marstal 1975.
- Boye, Finn Ole *Havrebarkerne fra Marstal, de sidste storsejlere under dansk flag*, Marstal 1992.
- Heje, I. *Haandbog for Skatteydere*, Kbh. 1928.
- Hermansen, Karsten *Never give up! Rederiet Erik B. Kromann i årene 1907-2007*, Marstal 2007.
- Hermansen, Karsten *Søens købmænd, H. C. Grube og hans mæglerfirma i årene 1861-1998*, Marstal 2005.
- Hermansen, Karsten *Ved fælles hjælp... Søassuranceforeningen «Ærø» G/S 1876-2001*, Marstal 2001.
- Hermansen, Karsten (red.) *Marstal Søfart 1925-2000*, Marstal 2000.
- Hiort-Lorenzen, Fr. *Indkomst- og Formueskat*, Kbh. 1923.
- Holm, Poul *Kystfolk – kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914*, Esbjerg 1991.
- Højrup, Ole Søens Folk, bd. 6, Kbh. 1987.
- Højrup, Thomas *Det glemte folk*, Kbh. 1989 (1982).
- Høy, C. T. *Træk af Marstals Historie – i Skildringer og Billeder*, Nyborg 1913.
- Johansen, Hans Chr. *Indkomstsatter og offentlig vækst 1903-2005*, Dansk skattehistorie bd. 6, Viborg 2007.
- Johansen, Hans Chr. *Dansk Historisk Statistik 1814-1980*, Viborg 1985.
- Kroman, Erik *Dagligt liv i Marstal og på Ærø omkring år 1900*, Tølløse 1982.
- Kroman, Erik *Marstals Søfart indtil 1925*, København 1928.
- Kühl, Mikkel *Marstals handelsflåde 1911-1921 – et eksempel på provinssøfartens vilkår i årene omkring første verdenskrig*, speciale Syddansk Universitet, Odense 2002 (utrykt).
- Mortensøn, Ole *Sejlskibssøfolk – fra det sydfynske øhav*, Rudkøbing 1995 (1987).
- Møller, Anders Monrad m.fl. *Sejl og damp*, Dansk Søfarts Historie bind 5, Århus 1998.
- Mørkegaard, Ole *Søen, slægten og hjemstavnen*, Kbh. 1993.
- Oxholm, Waldemar *Lov Nr. 85 af 15. Maj 1903*, Kbh. 1907.
- Rasmussen, Frank A. m.fl. *Damp og Diesel*, Dansk Søfarts Historie bind 6, Århus 2000.
- Rasmussen, R. H. *Spare- og Laanekassen i Marstal gennem hundrede Aar 1822-1922*, Odense 1922.

Rausgaard, Gitte L. m.fl. *Registratur over arkivet for Marstal Handelsplads kommune 1825-1987*, Odense 1989.

Veber, J. H. C. *Christensen*, mindeskrift, Marstal 1952.

Wenger, Etienne *Communities of Practice. Learning, Meaning and Identity*, Cambridge 1998.

Artikler

Hahn-Pedersen, Morten *Fanøs "jernalder" – portræt af en brydningstid*, s. 8-48, Sjøklen – årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet. Saltvandsakvariet i Esbjerg 1991.

Henningsen, Henning *Part i skib*, s. 101-123, Årbog for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Kbh. 1972

Kroman, E. (red.) *Marstal 1906*, Årbog for Marstal Søfartsmuseum, Marstal 1991.

Kühl, Mikkel *Marstallerne solgte væk – Marstals handelsflåde 1914-18*, s. 75-92, Maritim Kontakt 26, Kbh. 2004.

Ryan, Shannon *The Introduction of Steam Transport Into the Newfoundland Saltfish Trade During the Latter Nineteenth Century*, s. 383-393, International Commission for Maritime History, Madrid 1990.

Kilder

Marstal Søfartsmuseums arkiv (Regin MAM)

30/1 1867-1987 Ligningskommissionens forhandlingsprotokoller.

30/41 Skatteligningsprotokollen 1902.

30/42 Skatteligningsprotokollen 1903.

30/43 Skatteligningsprotokollen 1904-05.

30/44 Skatteligningsprotokollen 1905-06.

30/53 Skatteligningsprotokollen 1914-15.

30/58 Skatteligningsprotokollen 1919-20.

30/63 Skatteligningsprotokollen 1924-25.

30/73 Skatteligningsprotokollen 1934-35.

30/85 Skatteligningsprotokollen 1946-47.

0135A019 Søassurancen «Ærø» årsregnskaber.

0246A001 Albert E. Boye (1842-1924), skrevet ca. 1912-24.

0246A005 Erik Budtz Christensen (1908-?), skrevet efter 1968.

0246A010 Cecil Carlo Christensen (1892-1979), skrevet 1965.

0246A023 Claus Albert Hermansen (1885-1968), skrevet 1955.

0246A049 Hans Christian Mortensen (1925-?), skrevet 1988.

0246A052 Sønnens erindringer om faderen Holger Rasmussen (1895-?), skrevet 1969.

0246A058 A. Rise (1894-?), skrevet 1966.

0246A068 Hans Bager Dreimann (1902-?), skrevet 1980.

0246A083 Niels Hansen (1877-1968), skrevet 1949.

0246A090 Christen Jørgensen Raahauge (1882-1961), skrevet?

0246A092 Kristen Madsen Weber (1874-?), skrevet 1952.

0246A094 Frøde Schlander (1909-1996), skrevet 1979.

0246A103 Heine Jørgen Kisby (1928-1999), skrevet 1991.

Handels- og Søfartsmuseet: Peter Christian Otto Aabergs erindringer, originalt manuskript skrevet 1948-50.

Danmarks skibsliste, diverse årgange, udgivet fra 1883 af søfartsmyndighederne (forskellige ministerier, i dag Søfartsstyrelsen).

Andre

Ærø Avis 3. februar 1908.

Ærø Avis 6. februar 1908.

Ærø Avis 8. februar 1908.

Ærø Avis 17. februar 1908.

Rigsarkivet

Skibs-, Skøde- og Pantebrevsprotokoller, nr. 16-26. (proveniens 1494, B06, 632-03-1).

Websider

www.marstillere.dk v. Flemming Boye 2008.

www.maritime-museum.dk v. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 2008.

Den Nittende Danske Maritimhistoriske Konference, Frederikshavn 2010

En solrig og blæsende weekend i slutningen af april 2010 var det atter blevet tid til Maritim Kontakts søfartshistoriske konference. Arrangementet bliver skiftevis holdt øst og vest for Storebælt og denne gang var det Flådestation Frederikshavn, der fik besøg af cirka halvtreds konferencedeltagere.

Stedet for konferencen var yderst velvalgt og vi kan kun takke det danske søværn for at byde os velkommen i så fine rammer: omgivet af ubåde, fleksible støtteskibe, isbrydere og et stk. kongeskib.

Konferencens primusmotorer var denne gang museumsinspektør Morten Karnøe Søndergaard fra Skagens Museum og museumsinspektør Jan Hammer Larsen fra Bangsbo Museum. Der skal lyde en tak til Jan og Morten for at alting klappede.

Første punkt på programmet var, efter ankomst og middag, en velkomst ved chefen for Flådestation Frederikshavn Carl Boyum Johansen. Herefter præsenterede den velkendte forfatter og eventyrer Troels Kløvedal et afsnit af sin tv-serie om den danske flådens historie, som konferencedeltagerne hermed fik en forsmag på.

Session 1

Efter morgenmaden lørdag gik første session i gang. Den var, som det fremgår af det følgende, præget af stor emnemæssig spredning.

Jørgen Burchardt fra Museum Sønderjylland fortalte under titlen "Dansk stål til danske skibe" om det danske stålvalseværk i Frederiksværk.

Midt i 1930'erne byggede de danske værfter hele 9 % af verdens-tonnage. I 1935-36 indtraf imidlertid en mangel på stål. Dette fik de danske værfter til at tage initiativ til et stålvalseværk. Malmen skulle komme fra Norge og Sverige, og det var ikke på forhånd bestemt i hvilket af de nordiske lande værket skulle placeres. Idéen om et internordisk værk faldt imidlertid til jorden med faldende stålpriser, men det nationale danske initiativ fortsatte. I 1939 blev det besluttet at oprette stålvalseværket. Flere industrispidser sad i bestyrelsen og værket blev på A.P. Møllers initiativ anlagt i Frederiksværk. Værket var baseret på skrot, da der efterhånden var meget brugbart skrot i det industrialiserede danske samfund. Burchardt viste fine filmklip fra værkets produktion i 1950'erne Budskabet klingede i lokalet "Det Staal der bærer Danmarks Navn udover Havene!"

Næste oplægsholder var Hans Petter Åset fra Marinemuseet i Horten, der under titlen "Dansk-Norsk marine gennem 500 år – set fra norsk side" fortalte om museets planer for en ny udstilling om dobbeltmonarkiets flåde. Udstillingen er foranlediget af 500-året for flådens oprettelse.

Åset diskuterede hvorledes Marinemuseet vil formidle denne lange historie til sit publikum. Det var et foredrag, der viste en interessant norsk side af Danmarkshistorien, der jo inden for flådehistorie nærmest er ét – men hvordan skal nutidens nordmænd med en nutidig nationalforståelse finde fodfæste i den? Museet har nogle udfordringer, som det bliver spændende at se, hvordan de løser.

Efter turen til Horten kom forsamlingen med arkitekt og forfatter Jens Riise Kristensen til Stillehavet med foredraget "Hvad nyt fra *Bounty*". Riise Kristensen fortalte om en tur i *Bountys* kølvand og rejste nye spørgsmål til Blighs rejse i chaluppen samt årsagen til brødrugstens fiasko som føde for slaverne i de britiske kolonier. Derudover fremviste Riise Kristensen billeder fra øen Pitcairn i det sydlige Stillehav og andre spændende steder. Vi fik brudstykker af historien om mytteristernes ophold på Pitcairn samt nyt om de arkæologiske fund fra *Bounty*. Det var desværre ikke lykkedes Riise Kristensen at dykke på vraget, men der er heller ikke meget tilbage af det.

Sidste mand før den velfortjente kaffepause var tidligere direktør ved Orlogsmuseet Ole Lisberg. Lisberg er en af veteranerne indenfor Maritim Kontakt og optrådte denne gang med foredraget "Søofficerer til hest".

Carl Irminger, der var søofficer og senere blev adjutant for Frederik VII, skrev dagbøger, hvori beretninger om en rejse til Dansk Vestindien indgår – her bekæmpede han sørøvere. Senere tog han, i 1826, til Island og her udspillede størstedelen af Lisbergs foredrag sig. Lisberg beskrev de unge mænds oplevelser under en længere rejse til hest i det fattige og naturskønne Island.

Lisberg var i sit sædvanlige lune hjørne og fortalte levende om kulturmøder og sjove episoder. Til sidst rejste han et spørgsmål: Var det kongehuset, der eventuelt for at uddanne en adjutant til den noget besværlige prins Frederik finansierede de tre løjtnanters rejse til Island?

Session 2

Anden session blev indledt med lektor ved Aarhus Universitet Bodil Selmer, der fortalte om sit bogprojekt "Fyrmesteren – beretning om livet på kanten af havet". Selmer havde med hendes egne ord været på feltarbejde i fortiden. Fyrmesteren på Hanstholm Fyr, Christian

Heering, var hendes hovedinformant. Midt i det moderne gennembrud skrev han gentagne gange til både pressen og myndigheder om sin opfattelse af fyrvæsen og sikkerhed. Vi fik den spændende fortælling om livet og arbejdet ved fyret.

Herefter blev ordet givet til Morten Ravn, museumsinspektør ved Vikingskibsmuseet i Roskilde. Han beskrev forarbejdet til et forskningsprojekt om ressourceforbruget ved byggeriet af den sene vikingetids langskibe – både i forhold til materialer og arbejdskraft. Rekonstruktionerne af Skuldelevskibene giver en ny mulighed for at kortlægge ressourceforbrug og arbejdsgang ved langskibene.

Ravn viste desuden en kort film om *Havhingsten fra Glendaloughs* rejse Roskilde-Dublin t/r i 2007-08. I den forbindelse kom Ravn kom ind på diskussionen om hvornår og hvordan flåden egentlig fødtes. Hvad indebar ledding? Hvordan var militæret organiseret?

Ravn blev efterfulgt på scenen af sin kollega ved Vikingskibsmuseet museumsinspektør Anton Englert, der fremlagde de interessante resultater af sine studier i den tidlige middelalders sejlhastigheder.

Englert fremlagde beretninger og statistisk materiale omhandlende rejsehastigheder i vikingetidens Nordeuropa. Englert refererede til Wulfstan, Ottar og Adam af Bremen, som han har sammenholdt med statistisk materiale fra Vikingskibsmuseets eksperimentalarkæologiske forsøg. Resultatet af forsøgene viser, at de historiske beretninger virker rimeligt troværdige på trods af deres beskedne omfang. En af de mest interessante observationer ved *Havhingsten fra Glendaloughs* forsøgsrejser var, at skibets besætning var meget afhængigt af hyppig landgang for hvile og proviant. Dette påvirkede rejsetiden markant.

Konferencen fortsatte i marinarkæologiens tegn med museumsinspektør Jan Hammer Larsen fra Bangsbo Museum, der fortalte om marinarkæologiske undersøgelser ved Læsø. Her har man i et forsøg på at skabe sig et overblik over de arkæologiske muligheder skannet havbunden for skibsvrag. Jan Hammer viste en række spændende optagelser og fotos. Man fandt både flere interessant vrag samt rester af gammel skov fra fastlandstiden.

Som den sidste før frokosten fremlagde museumsinspektør ved Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Benjamin Asmussen planerne for udstillingerne i det kommende nye søfartsmuseum i Helsingør. Det kommer til at stå færdig i 2013 og vil, på trods af velkendte genstande og historier, formidle Danmarks maritime fortid og nutid på nye og spændende måder. De nye udstillinger vil med hjælp unik arkitektur, både ind og ude, bringe film, lyd, interaktivitet, fordybelse og mennesker i centrum.

Maritim Kontakts prisopgave 2010

Eftermiddagens program blev åbnet med overrækkelse af Maritim Kontakts prisopgave 2010. Konkurrencen havde to klasser, den åbne og eksamensklassen, og ni deltagere i alt. De to vindere blev hyldet og fremlagde herefter deres forskningsresultater.

Vinder af den åbne klasse blev Jens Erik Kristiansen "I nabo-venligt samarbejde" En undersøgelse af baggrunden for at Tyskland i november 1939 krævede adgangsvejen til Østersøen spærret.

Kristiansen sammenlignede det tyske ønske om spærring i 1939 med det tilsvarende i 1914. I forhold til under Første Verdenskrig var det tyske krav under Anden Verdenskrig forsinket nogle måneder i forhold til krigsudbruddet. Kristiansen arbejdede byggede på en omfattende jagt i tyske kilder for at finde sammenhænge mellem kravet om mineudlægning og den øvrige tyske udenrigspolitik set i lyset af danske historikers fortolkning af begivenhedsforløbet.

Tyskerne lagde allerede i september – oktober 1939 miner ud syd for dansk territorialfarvand. Kristiansen kritiserede i den forbindelse de oversigter, der hidtil har været over de tyske minespærringer. I oktober 1939 nærede den tyske krigsmarineschef Raeder ingen betænkelighed ved at lægge miner ud i det danske neutrale farvand. Flere gange observerede tyskerne engelske ubåde i Østersøen ud for den tyske kyst. Tyskerne kunne bruge denne engelske indtrængen i de stadigvæk neutrale danske farvande som årsag til anmodning om spærringen af de danske farvande. Fra tysk side fremstilledes det som et ønske, men man var fra dansk side ikke et tvivl om, at det var et krav.

Den tyske plan med mineudlæggelsen lykkedes, men Kristiansen understregede at kravet om udlægning af mine intet havde med planlægningen af Weserübung at gøre, men skyldtes frygt for engelske angreb i Østersøen.

Herefter talte vinder af eksamensklassen Martin Østergaard om sit speciale "Livsformer og identitetskonstruktion i Marstal". Det handlede primært om finansieringen af Marstals søfart. Der blev oprettet et stort antal partsrederier med mange små investorer, hvilket gjorde meget af den lokale kapital sårbar for markedskonjunkturer, men som også gav mulighed for profit til selv beskedne husholdninger.

Efter en lang række spændende foredrag brugtes resten af eftermiddagen på en fin udflugt i det nordjyske, en glimrende middag og den traditionelle bogaktion.

Session 3

Søndagens første session startede med en af Maritim Kontakts veteraner Erik Husted, der fortalte om Fladstrands, det nuværende

Frederikshavns, fæstning, hvis vigtigste funktion det var at sikre overfarten til Norge. De to eneste levn fra fæstningen i nutidens Frederikshavn er kommandantboligen og "krudttårnet", der i virkeligheden er et kanontårn. Tårnet blev endda flyttet 270 meter i 1975.

Den nordjyske historie fortsatte med Erik Kristensens foredrag "Englandskrigene i Nordjylland" – lokalhistorie med et internationalt anstrøg. Nordjylland var et væsentligt område under Napoleonskrigene, det var blandt andet trædestenen til Norge, og efter krigen oplevede Nordjylland et dyk i velstand, hvor blandt andet Aalborg kom ud i en økonomisk nedtur. Det var nærmest kun Fladstrand, der senere bliver til købstaden Frederikshavn, der oplevede opgangstider.

I store dele af Englandskrigene var der sammenstød i Nordjylland – blandt andet var der bombardementer af Hanstholm og Løkken. Den nørrejske kanonbådsflotille bestod af 400-500 mand. Kabervæsen var også udbredt.

Fra Nordjylland bevægede vi os over Skagerrak til Norge. Her sattes scenen for Kjell Egested oplæg "Najaden og Lyngør 1812". Egested fortalte om organiseringen af det norske søforsvar og om en episode ved Lyngør, der blev den blodigste kamp i Norge under krigen. Norge havde problemer med at brødføde sig selv og måtte derfor have fødevarer fra Danmark. Denne handel forsøgte englænderne at forhindre.

Endnu en norsk konferencedeltager, Torbjørn Ødegaard fortalte herefter om "Konflikten Danmark/Norge – Algier 1769-72". I løbet af den florissante handelsperiode sejlede mange dansk-norske handelsskibe til Middelhavet efter varer. Barbareskstatene på den afrikanske nordkyst forlangte told/beskyttelsespenge og var præget af sørøveri. Enkelte nordafrikanske sørøvere sejlede helt til Nordatlanten. Det var almindeligt for nordafrikanerne at tage gidsler og slaver. Således kom sømænd fra Norden til at tilbringe år i fremmedartede, muslimske lande. Ødegaard fortalte på baggrund af sit arkivarbejde i Algier om de nordiske fanger i Algier.

Session 4

Efter kaffepausen fortsatte programmet med direktør ved Norsk Maritimt Museum Per G. Norseng og hans oplæg om "Den siste is-tid – eksport av naturis fra Norge" Emnet var om naturisens betydning i det moderne gennembrud. Den moderne isindustri startede i Nordamerika midt i 1800-tallet, men Norge er også disponeret for denne produktion. Især England var en aftager af is til isskabe til den meget urbaniserede engelske befolkning. Isen var afgørende for, hvor meget ferskt mad man kunne sælge.

De vigtigste norske eksportområder for is lå omkring Oslofjorden og ned langs kysten mod Kristiansand. Man oprettede kunstige damme til isproduktion, men det var ikke helt så industrialiseret som i Nordamerika. Det var hårdt og koldt arbejde, der foregik ved hånd- og hestekraft. Storhedstiden for iseksporten var fra 1860'erne til tiden omkring Første Verdenskrig, hvor ny teknologi og strengere kvalitetskrav trængte den tilbage.

Næste indlæg, Claus Niensens "Selvantændelse i kul, samt udslukning af ilden", koncentrerede sig også om transport af råstoffer. Nielsen fortalte om farerne ved stenkul og forholdsreglerne, der skulle formindske risikoen for selvantændelse og gasudvikling. Kul var selvsagt ekstremt vigtigt – men også potentielt farligt. Vi hørte om de forskellige kultyper og deres særpræg, samt farerne ved transport af dem over længere strækninger. Der er sket frygtelige ulykker, men man har gennem tiden forsøgt forskellige veje til annulleringen af farerne.

Gennem konferencens sidste to foredrag slog vi atter et slag om militærhistorie. Først var det museumsleder Jan Steen Jacobsen fra Odsherreds Kulturhistoriske Museum, der fortalte om "Slaget på Isefjorden" mellem artilleriskibet *Niels Juul* og tyske fly i august 1943. Det danske skib havde ligget i Holbæk, i det Isefjorden var et af de få steder, hvor den danske flåde havde lov til at holde øvelser. *Niels Juul* forsøgte at flygte ud af fjorden den 29. august, men nåede det ikke og endte i kamp med tyske fly. Til sidst sattes skibet på grund mens man forsøgte at ødelægge så meget interiør som muligt.

I Jens Erik Christiansen oplæg "Tyske raketbatterier på Sydjylland, 1945" kom vi frem til slutningen af Anden Verdenskrig, hvor tyskerne byggede to raketbatterier på Lolland. Der findes intet litteratur om bunkerne og heller intet tysk kildemateriale, der stort set tørrer ud i krigens sidste måneder. Modstandsbevægelsens efterretningsrapporter kan ses på nettet, men deres troværdighed er lidt tvivlsom på grund af indsamlingens hemmelige og besværlige karakter.

Bunkerne oprettedes muligvis i løbet af efteråret 1944, men blev formodentlig først færdige i 1945. Først anden maj, to dage før befrielsen, meddeler modstandsbevægelse, at der er tale om en raketstilling. Et lille, ukendt hjørne af Anden Verdenskrig.

Admiralforsamling

Efter endnu en god frokost kom sidste punkt i programmet – admiralforsamlingen. Kontaktudvalgets formand Peder Ellegaard takkede Morten Karnø Søndergaard og Jan Hammer Larsen for deres store arbejde med planlægningen af konferencen.

Formanden orienterede om forlagets udgivelsesvirksomhed siden sidste konference for to år siden på Sjællands Odde og udvalgets økonomi.

Følgende medlemmer udtrådte af udvalget. Vi siger tak for samvær og godt arbejde:

Steen Schøn, Johnny Balsved, Tora Ribers og Morten Karnø Søndergaard.

Følgende medlemmer ønsker genvalg: Peder Ellegaard (formand), Morten Ravn (serieredaktør), Thorbjørn Thaarup (sekretær), Erik Husted (kasserer for Maritim Kontakts udgivelsesvirksomhed), Benjamin Asmussen (webmaster), Carsten Jahnke (kasserer i udvalget), Ole Lisberg, Jens Riise Kristensen, Anton Englert, Jan Hammer Larsen, Christian Lemée, Thijs Maarleveld, Søren Nørby, Karl Nøhr Sørensen, Thomas Olesen, Flemming Reick, Jakob Seerup, Jon Voss, Erik Gøbel.

Poul Henrik Westh blev foreslået som nyt medlem – godkendt. Stephanie Robl blev foreslået som nyt medlem – godkendt.

Serieredaktør Morten Ravn orienterede om Maritim Kontakt 33, planlagt til efteråret 2010 og forsamlingen udbragte klapsalver for Erik Gøbels mangeårige arbejde med Maritim Kontakt. Vi siger mange tak til alle deltagende for en god konference.

Ved 1800-tallets begyndelse lå det ikke umiddelbart i kortene, at Marstal skulle blive hjemstavn for en handelsflåde på flere hundrede skibe. Især ikke efter englænderkrigen og statsbankerotten i 1813, der forarmede byen. Alligevel formåede marstallerne inden for ca. et halvt århundrede at rejse sig fra de fattige kår og frembringe kapital nok til at drive landets næststørste skibsflåde kun overgået af hovedstaden. Bogen går bag om det lille øsamfunds storskibsfart og belyser den finansielle struktur, der i enestående grad var baseret på borgernes spareskillinger og viljen til at investere dem i skibstons. Investeringerne afspejler byens hundredårige maritime identitet, som bogen fremdrager gennem skibsdrengens, den unge matros og skibsførerens egne fortællinger.

