MARITIM KONTAKT 33

De sidste sejlskibe

- småskibsfarten i Danmark i tiden omkring verdenskrigene

Af Benjamin Asmussen

København 2010

Maritim Kontakt udgives af
Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning,
Dyvekes Allé 6, 2300 København S.
www.maritimkontakt.dk

Serieredaktør:
Morten Ravn

Sats og Tryk:
PJ Schmidt A/S

Ekspedition:
Maritim Kontakt,
Dyvekes Allé 6, 2300 København S.
www.maritimkontakt.dk

ISBN 978-87-87947-27-5
ISSN 0106-7818

Omslag:
Galeasen *Maagen* i hårdt vejr, fra filmen Havets Husmænd fra 1954.
Foto: Arne Magnussen, Handels- og Søfartsmuseet 413/414:74

Indhold

Forord	6
Indledning	7
Kapitel I - Skibene	9
Hjemsteder	26
Kapitel II - Menneskene	39
Kapitel III – Økonomi og politik	45
Beskæftigelse	45
Økonomi	48
Konkurrence	51
Ejerforhold	56
Organisering	58
Fragtnævnene	64
Verdenskrigenes indvirkninger	69
Sammenfatning	75
Kapitel IV - Afslutningen	77
Litteratur og kilder	83
Litteratur	87
Kilder	89

Forord

I forbindelse med udgivelsen af denne bog, som er en omskrevet udgave af mit kandidatspeciale i historie på Københavns Universitet fra 2005, skal der rettes en tak til en række mennesker. For det første tak til min vejleder dr.phil Anders Monrad Møller for hyggelige vejledersamtaler i Det Kongelige Biblioteks have. Dernæst skal rettes en stor tak til Farumgaardfonden for økonomisk støtte til omskrivningen af specialet til bogmanuskript. For meget kyndig korrekturlæsning takkes tidl. direktør og styrmand Jørgen Marcussen. Eventuelle fejl, der stadig måtte findes, er dog udelukkende forfatterens ansvar. Sidst, men ikke mindst vil jeg sige tak til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, der under hele specialeskrivningen og den senere omskrivning stillede kontorplads til rådighed sammen med fri benyttelse af museets omfangsrige bibliotek og arkiv.

Indledning

For det moderne menneske i Danmark i begyndelsen af det 21. århundrede kan transport til søs forekomme ikke at have den store betydning. De fleste har et begreb om, at mange varer kommer med containerskibe fra Østen, men det fylder ikke meget i dagligdagen. Skal man fra landsdel til landsdel foregår det med bil via motorvej og broer, måske med en sjælden tur med hurtigfærge lagt ind som et eksotisk krydderi.

Langt op i det 20. århundrede havde skibsfarten imidlertid en helt anden betydning. Næsten alle større danske byer har en havn, og de blev, i modsætning til idag, hyppigt brugt. Store skibe sejlede til og fra Danmark med varer fra hele verden. Samtidig fandtes der et væld af mindre skibe, der både sørgede for den videre transport i de indre farvande, men også for lokale transporter fra landet til de store byer. Om disse mindre skibe handler denne bog.

Den første halvdel af det 20. århundrede var en tid præget af stor udvikling, store kriser og voldsomme krige. Som i mange århundreder tidligere sørgede de mindre skibe for transporten indenrigs og i det nære udland. En række teknologiske nyskabelser såsom motor, styrehuse og radio kom til at ændre karakteren af deres sejlads, men alligevel fortsatte sejladsen på mange måder som i de forgangne århundreder. Især rationeringerne under 2. verdenskrig gjorde at mange skibe søgte tilbage til tidligere tiders drivkraft: vinden.

Vinden som fremdrift har været benyttet i langt over tusind år i Danmark, og både skibene og deres rigning var under konstant udvikling. Sidst i det 19. århundrede nåede sejlskibsteknologien sit højdepunkt, hvor store barkskibe med et forholdsvis lille mandskab kunne bringe store laster hurtigt og effektivt verden rundt. Historien er ikke uden grum ironi, for samtidig med at teknologien toppede, blev den overflødigt gjort af stadig mere effektive dampmaskiner og dieselmotorer installeret i nye typer skibe. Sejlskibenes svanesang blev de store barker, der stadig kunne konkurrere på lange afstande, men i løbet af det 20. århundrede svandt denne niche. Det allersidste sted sejlet overlevede på fragtskibe blev på de mindste skibe, men dette skulle også få en ende. Afslutningen på historien om de mange ofte maleriske småskibe skulle være kendt af de fleste og kan let ses i vore nutidige tomme havne. Småskibene er stort set væk, og de få småskibe der endnu eksisterer, er nu i stedet veteranskibe eller solgt til udlandet som lystfartøjer. Begrebet småskibe bruges ikke længere indenfor moderne dansk søfart, og typen der kan kaldes deres arvtager, coasteren, refererer nu i stedet til mellemstore skibe i fart over hele jorden.

Den danske søfarts historie er relativt velbelyst, men fokus har ofte været på de store og opsigtsvækkende skibe. De mindste skibe er især blevet behandlet i artikler og bøger om enkelte skibe, enkelte havne eller lokalområder, men ikke samlet set i et nationalt perspektiv. Småskibsfarten i Danmark var hverken specielt spektakulær eller glamourøs, men udførte en vigtig opgave i distributionen af varer i Danmark og det nære udland, og fortjener derfor en samlet oversigt. Det er formålet med denne bog, som forsøger at give et landsdækkende overblik over perioden fra ca. 1900-1950, med særligt fokus på de skibe der var ejet af skipperen selv.

Kapitel I - Skibene

Ved det 20. århundredes begyndelse var de mindre fragtskibe stort set alle drevet af sejl. Enkelte skibe blev fremført af en dampmaskine, men den var både dyr i anskaffelse og i drift, og for et lille skib fyldte den uforholdsmæssigt meget i forhold til skibets begrænsede lastkapacitet. De første forsøg med en forbrændingsmotor til sejlskibe var så småt undervejs, men det var endnu ikke noget, der egnede sig til et lastførende skib.

De lastførende sejlskibe var delt op i typer hovedsagligt efter deres rigning, altså efter hvor mange master og hvilke sejl skibet havde. Med navne som skonnerter, jagter og galeaser vidste enhver sømand straks hvilken type skib, der var tale om. Også skrogformen havde i nogen grad betydning for typen, men var som regel underordnet rigningen.

Vi ved meget om de enkelte skibstypers fordeling, da skiftende ministerier i hele perioden har udgivet bogen *Danmarks Skibsliste - Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe* hvert år. Heri findes en komplet liste over alle indregistrerede danske skibe, der var store nok til, at loven krævede, at skipperen skulle have en skibsføreruddannelse for at sejle. I årbogen, der også kaldes Flagbogen på grund af de krydsede dannebrogsflag på forsiden, kan man finde en mængde oplysninger om hvert skib. Udover skibstype, byggemateriale og byggested kan man f.eks. se oplysninger om skibets størrelse, dets lastekapacitet og dets ejere.

Der er forskellige måder at opgøre et skibs størrelse, og hvilket mål der er interessant, afhænger af hvem man spørger. Ud fra et toldssynspunkt var det skibets rumfang, udtrykt i bruttoregistertons, der var det relevante. Det afgjorde nemlig hvor stor afgift skibet skulle betale. Målet fandtes ved at opmåle alle rum under dæk og et bruttoregisterton, forkortet BRT, svarer til 2,83 m^3.

Set ud fra skipperens, rederens og købmandens vinkel var det derimod dødvægten, udtrykt i tons, der var interessant. Det fortalte hvor meget skibet kunne laste, og derved hvor mange penge der kunne tjenes.

Skibene der bliver behandlet i det efterfølgende havde en størrelse fra lidt under 20 BRT op til 150 BRT. Skibe under 20 BRT var for små til blive registreret i skibslisten, og de er derfor sværere at komme tæt på. 150 BRT var maksimumsgrænsen for skibsstørrelse, der kunne føres af en skibsfører med en sætteskippereksamen, der var en meget udbredt uddannelse.

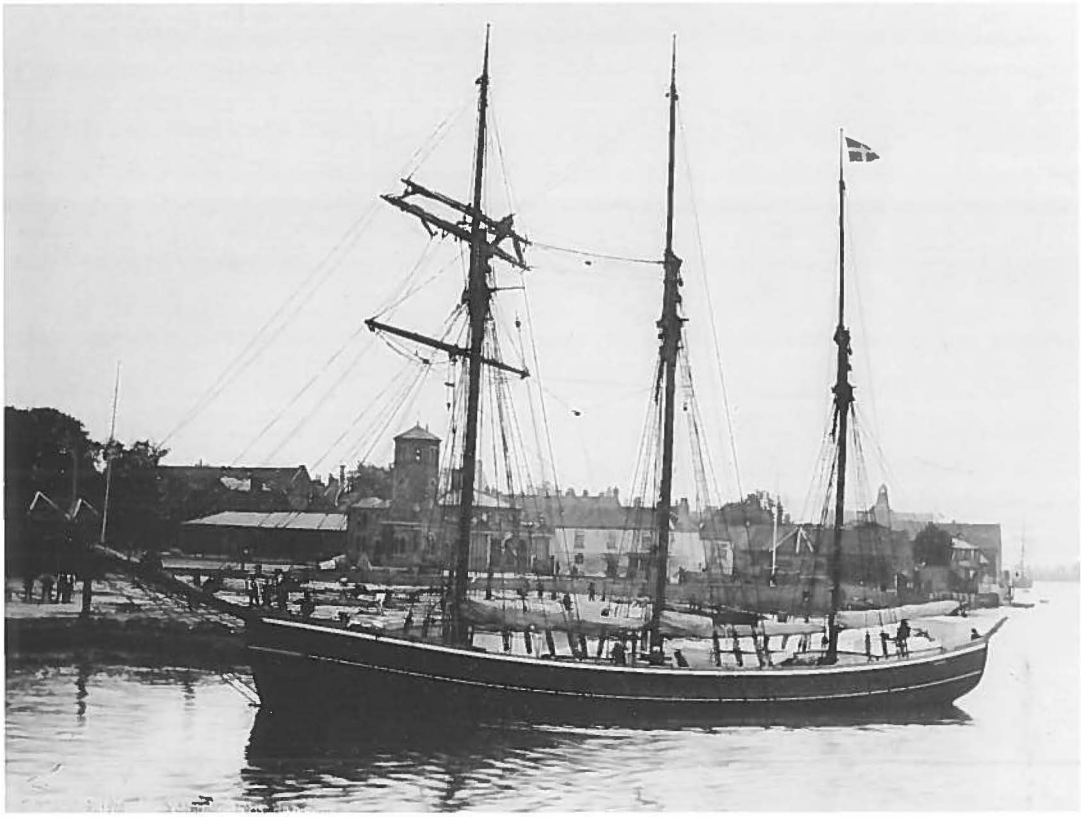
Man kan ikke direkte slutte fra BRT til tons dødvægt, men som eksempler kan fremdrages galeasen *Adele* af Hadsund på 60 BRT, der kunne fragte 100 tons ladning. I den anden ende af skalaen findes den tremastede skonnert *Erland* på 135 BRT, der kunne fragte

Sletskonnerten havde den mindste af skonnertrigningerne og samtidig den mindst mandskabskrævende. Ukendt dansk eller svensk sletskonnert, sandsynligvis under 2. verdenskrig.
Foto: Handels- og Sofartsmuseet, 201:80.

220 tons. Begge eksempler er fra 1946. En tommelfingerregel, uddraget af skibslisten, siger, at for de små sejlskibes vedkommende kan man gange BRT med 1,63 og ca. få dødvægten.

Skonnert

Den mest almindelige type omkring år 1900 var uden sammenligning skonnerten. Skibstypen fandtes i en mængde varianter, men grundlæggende var skonnerten kendetegnet ved at have mindst to master med det største sejl på den agterste mast. Skonnerten var rigget hovedsageligt med gaffelsejl, altså sejl der sidder på langs i forhold til sejlretningen. Gaffelsejl udmærker sig ved at være lette at håndtere, og kan samtidig gøre skibet i stand til at gå tæt op imod vinden. De større skonnerter havde også en anden type sejl på den forreste mast, nemlig råsejl. Råsejlet er sejltypen de fleste kender, f.eks. fra fremstillinger af vikingeskibe og som sejlene på de store fuldriggere. Råsejlet er især velegnet til fastere vinde og blev derfor foretrukket til sejlads på de store have, hvor vindene var forholdsvis stabile. Derimod var de ringere egnet til sejlads i de snævre danske farvande, og endvidere krævede de et stort mandskab. Råsejl skulle nemlig betjenes oppe fra mastetoppen i modsætning til gaffelsejlet, som hovedsageligt kunne klares nede fra dækket.



Den tremastede topsejlsskonnert A. H. FRIIS fotograferet i havnen i King's Lynn i England.
Foto: Handels- og Sofartsmuseet, 44:89.

Skonnerten har lagt navn til de såkaldte skonnertmaster, som er master bestående af to stykker træ oven på hinanden. De større skonnerter havde alle skonnertmaster, mens de mindre brugte pælemaster, der, som navnet antyder, kan sammenlignes med en pæl, altså et enkelt stykke træ. Antallet af master på en skonnert kunne være fra to og opefter, med rekorden sat af den amerikanske sletskonnert *Thomas Lawson* med hele syv master. I den første halvdel af det 20. århundrede var det dog mest almindeligt med to eller tre master i de danske farvande. Der fandtes en meget stor mængde varianter af skonnerten, med lige så mange forskellige navne. Alt efter hvor mange master og råsejl skonnerten havde, fik skibet typebetegnelser som f.eks. bramsejlsskonnert eller skonnertbrig. Havde skibet slet ingen råsejl, kaldtes det sletskonnert eller forenagterskonnert.

Galease

Umiddelbart efter skonnerten fulgte galeasen i udbredelse. For det utrænede øje ligner skonnerten og galeasen umiddelbart hinanden, men der er flere forskelle. For det første har galeasen i modsætning til skonnerten det største sejl på den forreste mast, fokkemasten. Den agterste mast er som regel mindre end fokkemasten, og galeasen kaldes derfor også populært for en halvandenmaster.

Galeasen ELLEN MARIE af Samsø, bygget i 1898. Fotografiet er sandsynligvis fra før 1. verdenskrig. Foto: Handels- og Søfartsmuseet, 1035:47.

Typer som galeaser og skonnerter var ikke statiske, og en skipper kunne vælge at få sit skib rigget op eller ned, altså at få et større eller mindre sejlareal, alt efter de kommende opgaver. Da det begyndte at blive mere almindeligt at have en hjælpemotor ombord, var der mange skonnerter, der blev rigget ned til galease for at spare mandskab. Ifølge skipper S. P. Christensen, som fik sin skonnert rigget ned til galease i 1942, sejlede galeasen også bedre med vinden imod end skonnerten, og udnyttede også sin motor bedre.[1] Endvidere gav galeaserigningen også mere plads til dækslast.

Ligesom skonnerten var der også flere varianter over galeasen med navne som f.eks. jagtgalease og evertgalease. Her var forskellene hovedsagligt i skrogets form, snarere end rigningens indretning.

1 Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, s. 42, Handels- og Søfartsmuseets arkiv.

Galeasen ANNA af Rudkøbing, sandsynligvis fotograferet i 1940'erne. På skibssiden er malet skibets navn og hjemland samt to flag, hvilket blev gjort ved udbruddet af 2. verdenskrig som et neutralitetsmærke. Foto: Handels- og Søfartsmuseet, 1025:48.

Jagt

Den tredjemest udbredte skibstype i småskibsfarten var jagten, der var et etmastet fartøj. Jagten havde ofte et karakteristisk udseende, da skroget som regel krummede op for og agter. Det kaldes, at skroget havde et stort *spring*. Da jagten var et enmastet fartøj med ganske få sejl, var behovet for mandskab derfor ret begrænset. Ofte kunne mandskabet blot bestå af en skipper med en dreng til at hjælpe sig.

Jagten LEDA var bygget i af skibsbygmester E.C. Benzon i 1872 og sejlede primært i paketfart indtil 1918, hvor skibet blev ombygget til en motorgalease. Herefter sejlede LEDA frem til 1937, hvor det blev påsejlet af et dampskib i Øresund og hele den tre mand store besætning druknede. Foto: Handels- og Søfartsmuseet, 13:43.

I løbet af det 20. århundrede blev jagterne større og større, hvilket havde flere forklaringer. For det første blev de simpelthen bygget større på grund af efterspørgslen. For det andet blev mange skonnerter og galeaser rigget ned til jagter i takt med at deres motorkraft øgedes. Det kunne give et skib et mærkværdigt udseende, hvis et stort sejlskib endte med kun en enkelt mast forude. I 1800-tallet var det ikke unormalt med jagter på ca. 20 BRT, men i tiden efter 2. verdenskrig kunne man støde på jagter som *Adi* af Ærøskøbing på hele 145 BRT. Sejlede sådanne store skibe for sejl kunne det dog give problemer med det største af skibets sejl, storsejlet. I storsejlet var hovedparten af skibets sejlareal nemlig koncentreret, og med så store skibe blev også storsejlet meget stort og derfor svært håndterligt.

Af skibstyper der mindede om jagten kan nævnes sluppen og kutteren, der dog ikke var særligt almindelige i perioden.

Betegnelsen jagt kom efterhånden til at spænde over en lang række fartøjer som for eksempel AFRODITE af Sakskøbing, der samtidig er en gammel hollandsk ståltjalk, bygget i 1912. Skibet er fotograferet i 1940'erne, sandsynligvis efter dets forlis og efterfølgende hævning i 1944. HS 1020:48.

Øvrige typer

Skonnerten, galeasen og jagten var i begyndelsen af det 20. århundrede klart de mest almindelige skibstyper og udgjorde ca. 85% af de mindre skibe. Efter 2. verdenskrig var næsten alle gamle sejlskibe blevet rigget ned til jagter eller galeaser, der tilsammen nu udgjorde næsten 90% af sejlskibene. Med en større motor ombord var der i mindre grad behov for sejlene.

Udover disse hovedtyper fandtes også en del andre typer skibe. Efter 1. verdenskrig blev, en for danske ejere, ny skibstype indkøbt fra Nederlandene. Det var den fladbundende *tjalk*, der var konstrueret til at sejle tæt ved kysten og på floder. Ved kyster uden havneanlæg kunne den sejle tæt på kysten ved højvande, og derefter ved lavvande lægge sig på grund uden at tage skade, hvorefter den kunne losses over på hestevogne, der kørte ud i det lave vand. Dens ringe dybgang gjorde den dog mindre velegnet til sejlads på f.eks. Østersøen og den var derfor udstyret med såkaldte sidesværd, der var meget almindelige i Nederlandene. Det var to store dråbeformede plader, en på hver side af skibet, der under sejlads kunne sænkes ned i vandet for at give skibet en større dybgang og derved en ringere afdrift. Tjalken var galeaserigget, hvilket også gjaldt søstertypen *kuf*, der som regel var lidt større end tjalken og supplerede rigningen

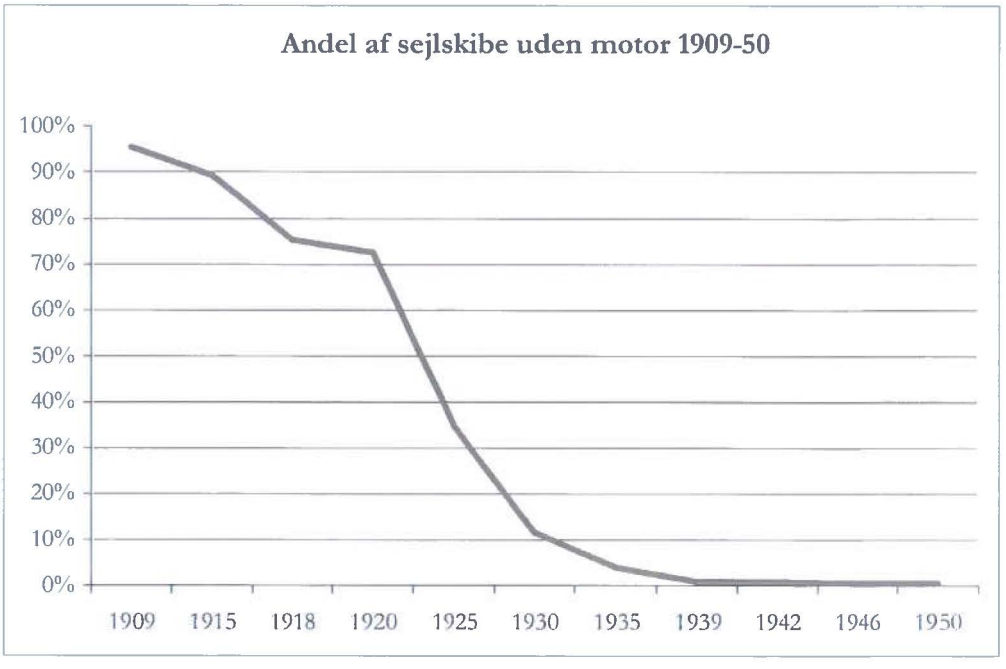
Tjalken EIRENE af Fredericia havde stadig i slutningen af 1940'erne sit karakteristiske sidesværd, der kunne sænkes ned i vandet for opnå større dybgang.
Foto: Handels- og Sofartsmuseet, 1121:48.

med et enkelt råsejl på fokkemasten. Af lignende type var også den nordtyske *evert* med galeaserigning og flad bund.

Et anderledes lille sejlskib var *kvasen*, der var bygget til transport af levende fisk. Kvasens lastrum bestod af en dam til fiskene, der gennem en sindrig indretning fik tilført frisk vand fra havet under sejladsen. Det var ikke en meget udbredt skibstype, og efter 2. verdenskrig overtoges dens funktion helt af andre transportformer og forsvandt derfor helt. I takt med udviklingen af kølefaciliteter blev det mindre nødvendigt at holde fisken levende.

I paketfarten kunne man ofte møde mere moderne skibe end i den almindelige småskibstrampfart. Her er det skrueskibet LANGELAND af Rudkøbing, der ligger til kaj i Nyhavn under 2. verdenskrig. Skibet var ombygget fra et svensk passagerdampskib og sejlede mellem Langeland og København i fra 1933 til 1945, hvor det minesprængtes og sank.
Foto: Handels- og Sofartsmuseet, 1370:73.

Imellem de 257 motorfartøjer var der dog også 14 fragtfartøjer som f.eks. skonnerten *Hans* af København på 40 BRT, der havde en hjælpemotor på 8 hestekræfter. Til sammenligning kan fremdrages galeaserne bygget på Germaniawerft i Kiel i 1921, der var på ca. 77 BRT. De var udstyret med motorer på 30 hestekræfter, hvilket kunne give dem en fart på 5 knob.[2] Skonnerten *Hans'* motor på 8 hk har derfor næppe kunne give skibet meget fart. De små motorer har næppe været brugt til at drive skibet fremad på selve rejsen, men snarere været en hjælp ved vanskelige havnemanøvrer og ved vendinger af skibet til søs. Nogle få skibe havde dog lidt større motorer, som f.eks. galeasen *Anna Elisabeth* på 34 BRT, der havde en motor på hele 20 hk, hvilket afgjort har givet mulighed for sejlads udelukkende for motorkraft.



I Danmark var hovedparten af småskibsflåden efter 1. verdenskrig stadig sejlskibe. 26% af de småskibene havde i 1920 fået installeret hjælpemotor, men det var udelukkende de mindste skibe, der havde gjort brug af denne mulighed. De største skibe over 100 BRT var endnu alle sejlskibe. I løbet af 1920'erne gik udviklingen meget hurtigt, hvilket vises meget tydeligt på kurven med et brat fald lidt efter 1. verdenskrigs slutning. Allerede i 1925 var antallet af rene sejlskibe halveret, og i slutningen af årtiet var det kun lidt over 11% af småskibene, der endnu ikke havde fået installeret motor. I midten af 1930'erne var de sidste rene sejlskibe næsten totalt forsvundet, kun 3,9% var tilbage i 1935. De allerede motoriserede skibe fik for en stor dels vedkommende indlagt større og bedre motorer. Hvor den

2 Frederichsen, Frederik: "Danske motorsejlere af tyske krigsskibsmaterialer", i: Hanne Poulsen m.fl. (red.): *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg – Årbog* 1981, s. 104.

gennemsnitlige motor i 1930 var på 36 HK, var den fem år senere forøget til 49,3 HK, hvilket er en stigning på over en tredjedel. Den gennemsnitlige motorstørrelse fortsatte med at stige frem til periodens slutning, hvilket tyder på, at der også fandt en vis udskiftning af motorer sted. I alt sker der over en tredobling af skibenes motorkraft i perioden, hvilket skal sammenholdes med, at skibsstørrelsen i gennemsnit vokser med over 70%.

Inden for motorisering af sejlskibe var Nederlandene det førende land i det 20. århundrede, hvor man allerede i begyndelsen af århundredet udførte forsøg med hjælpemotorer i skonnerter. I Danmark var man dog også godt med, da der allerede i 1904 blev søsat en nybygget skonnert med indbygget hjælpemotor.[3] Det var den tremastede skonnert *Christian* af Bogense på 99 BRT, der fik æren af at blive det første nybyggede træskib med motor i Danmark.

I 1924 var udviklingen inden for små motorer nået så langt med hensyn til effekt, vægt og pladsforbrug, at man på værftet i Groningen i Nederlandene begyndte at bygge en ny skibstype, der i stedet for at være et sejlskib med hjælpemotor, var et motorskib med støttesejl.[4] Denne type blev meget populær og sendte en mængde brugte skibe, især tjalke, ud på det nordeuropæiske marked. Mange kom og var også tidligere kommet til Danmark, hvor i 1920 næsten 8% af småskibene var tjalke, de fleste mellem 50 og 100 BRT. I løbet af 2. verdenskrig forsvandt skibstypen dog stort set fra Danmark.

Også i Danmark blev der bygget motorer, blandt andet hos firmaet Frederikshavn Jernstøberi & Maskinfabrik, også kendt som Brdr. Houmøller, der fremstillede glødehovedmotorer af mærket Alpha fra 1898. En glødehovedmotor brugte petroleum eller solarolie som drivmiddel og blev en stor succes, først blandt fiskefartøjer, men senere også blandt fragtskibene. Med sin ringe vægt, lave pris og forholdsvis enkle konstruktion var den yderst velegnet til de mindre skibe. Af samme grund voksede et stort antal motorfabrikker frem over hele landet for at udnytte den let tilgængelige og relativt enkle teknologi.

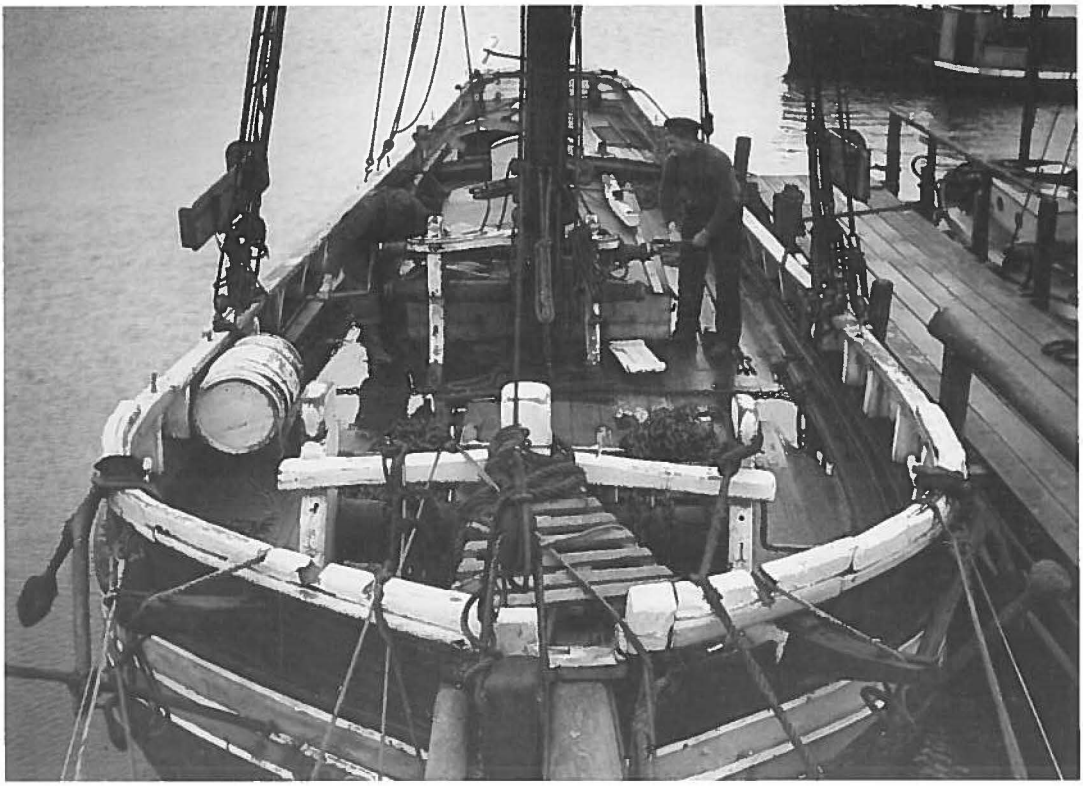
Dieselmotoren var teknisk set mere kompliceret og avanceret end glødehovedmotoren, men begyndte først fra midten af 1920'erne at blive anvendelig i småskibene. Indtil da dominerede glødehovedmotoren fuldstændig markedet. En glødehovedmotor kaldes på engelsk en semi-diesel engine, hvilket meget godt forklarer dens opbygning. I en dieselmotor er det trykket i cylinderen, der antænder brændstoffet, der eksploderer og skaber det tryk, der driver stemplet rundt. I en glødehovedmotor er trykket ikke nær så højt, og for at antænde brændstoffet findes i stedet et glødehoved. Det bliver holdt varmt, når motoren er i funktion, men skal først opvarmes for at kunne antænde brændstoffet. Glødehovedmotoren er grundet det lavere tryk lettere at fremstille og vedligeholde end dieselmotoren, men yder til gengæld også mindre.[5]

3 Holm-Petersen, F. og Kromann, Erik B.: Skibet, s. 51.
4 Kiedel, Klaus-Peter: *Küstenschiffer – Alltag auf Motorseglern, Kümos und Containerfeedern*, s. 8.
5 Se for eksempel Lütken, André og Holst, Helge: *Opfindelsernes Bog*, bind II, 1913, s. 132-144 og *Motorer og bevaringsværdige skibe*, s. 3f.

I 1936 besøgte Handels- og Søfartsmuseets daværende direktør Knud Klem jagten ANNA af Vejle, der på det tidspunkt var Danmarks ældste skib. Skipper Fahnøe, der ses på billedet sammen med sin kone, havde tilbudt museet at købe jagten, der endnu ikke var blevet motoriseret. Desværre lykkedes det hverken for Handels- og Søfartsmuseet eller Marstal Museum at købe jagten. ANNA, der tidligere hed DE FIRE BRØDRE, var bygget i Marstal i 1794, og selv om det blev grundigt renoveret i 1869 var det et meget gammelt skib, der endte sine dage i Strib havn i 1943.
Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

Glødehovedmotoren udviklede sig meget gennem perioden, og samtidig fik flere og flere skibe installeret hjælpemotor. Det helt store ryk kom umiddelbart efter 1. verdenskrig, hvor de gode tider fik mange til at investere i en motorinstallation. Da de dårligere tider satte ind senere i tyverne fortsatte motorinstallationerne, og det virker sandsynligt, at det var de sværere forhold, der tvang skibsejerne til at få motor for at kunne følge med konkurrenterne. Motoriseringen, der i begyndelsen blot var en mulighed for skipperne til at forbedre deres muligheder for sejlads, blev efterhånden en nødvendighed for at kunne få fragter overhovedet. Et eksempel er jagten *Anna* af Vejle, der i en årrække i mellemkrigstiden var et af Danmarks ældste skibe, bygget i 1794. På Handels- og Søfartmuseet er bevaret en interessant brevveksling mellem skibets ejer, kaptajn C. Fahnøe og museets direktør Knud Klem. Fahnøe henvendte sig til museet for at tilbyde museet at købe jagten på grund af dens høje alder. Jagten var ikke motoriseret, og skipperen hævdede, at jagten var meget velbevaret, på trods af at den havde gennemgået en hovedreparation i 1869. I brevvekslingen, der strækker sig over nogle måneder i 1936, kan det fornemmes på skipperen, at situationen angiveligt er desperat for ham: "*Jeg har nu ligget her i Egernsund et stykke Tid, der har været flere Laster baade fra Egernsund og Flensborg, men har ikke kunnet faaet dem, fordi Skibet mangler Motor. Der var endda et par Laster fra Flensborg til Sønderborg, men endda paa den korte Strækning sagde Købmanden nej.*"[6] Man skal her ikke undervurdere, at skipperen meget gerne vil sælge skibet til museet, så han kunne købe et nyere. Af *Danmarks Skibsliste* fremgår det imidlertid, at kun ca. 4% af småskibene på dette tidspunkt endnu ikke var motoriseret. Skipperen har derfor næppe underdrevet manglen på

6 Brev 39/36, 1936, Handels- og Søfartsmuseets korrespondancearkiv.



Selvom 1700-tals jagten ANNA af Vejle ikke blev bevaret for eftertiden, nåede den dog at blive grundigt dokumenteret i form af fotografier og opmåling. Her har en ukendt fotograf siddet på skibets bovspryd og indfanget hele dækkets kompleksitet i et enkelt billede. Foto: Handels- og Søfartsmuseet, 332:47.

fragtmuligheder. På trods af manglen på laster fortsatte jagten dog med at sejle uden motor frem til dens forlis i 1943.

Motoriserede skibe var langt mere tiltrækkende for købmændene, der skulle have fragtet varer, da motoren gjorde skibene mindre afhængige af vinden, og skibene ikke behøvede at vente på bugsering i havnene og ved vanskelige sejlløb. Indsættelse af motor gav også skibene mulighed for at gennemføre flere rejser end tidligere, da man ikke var helt så afhængig af vinden som tidligere. Et eksempel er skonnerten *Freia* af Rønne, der i de fem år, der lå forud for dens motorisering, gennemførte i gennemsnit 18 rejser årligt. Efter den fik installeret motor i 1921, gennemførte den i de efterfølgende fem år i gennemsnit 35 rejser, altså næsten dobbelt så mange.[7] Omkring 2. verdenskrigs udbrud havde praktisk talt alle de gamle sejlskibe fået installeret motor. Krigen betød dog rationering af brændstoffet samt voldsomt stigende priser, så på trods af den høje grad af motorisering, blev det nu igen mere og mere almindeligt at se de små fragtskibe gå for sejl.

En anden teknologisk nyskabelse, der dog ikke blev indført lige så hurtigt som motoren, var stålskroget. Traditionelt byggedes skibe af træ som i årtusinder forinden, og træskibe havde også mange fordele. I det skovrige Skandinavien var det billigt og let at få fat i, og var desuden enkelt at bearbejde uden stort maskineri.

7 Thomas, Inga Birgitte (red.): *FREIA – Stålskonnert fra Rønne* 1897-1997, s. 65f.

Træskibsværfter fandtes mange steder i landet, og behøvede ikke de store faciliteter til at bygge skibe. Her er det skonnerten SVALEN, der løber af stablen på Rasmus Møllers værft i Svendborg i 1904.
Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

Da træskibsbygningen var et meget gammelt håndværk, var der mange værfter med stor erfaring og ekspertise. Da et træskibsværft ikke krævede en stor investering at anlægge, skød der også nye op hvor der var brug for dem. Anderledes så det ud med jern- og stålskibsbyggeriet. Især i Nederlandene var udviklingen af nye skrogmaterialer langt fremme. Her betød manglen på træ, at man allerede før århundredeskiftet begyndte at bygge mindre fartøjer i jern og stål. Til gengæld var det en hel ny teknologi, som krævede andre værktøjer og kundskaber. For Danmarks vedkommende var det også af betydning, at materialerne først skulle importeres, hvilket specielt i krigstid kunne volde vanskeligheder.

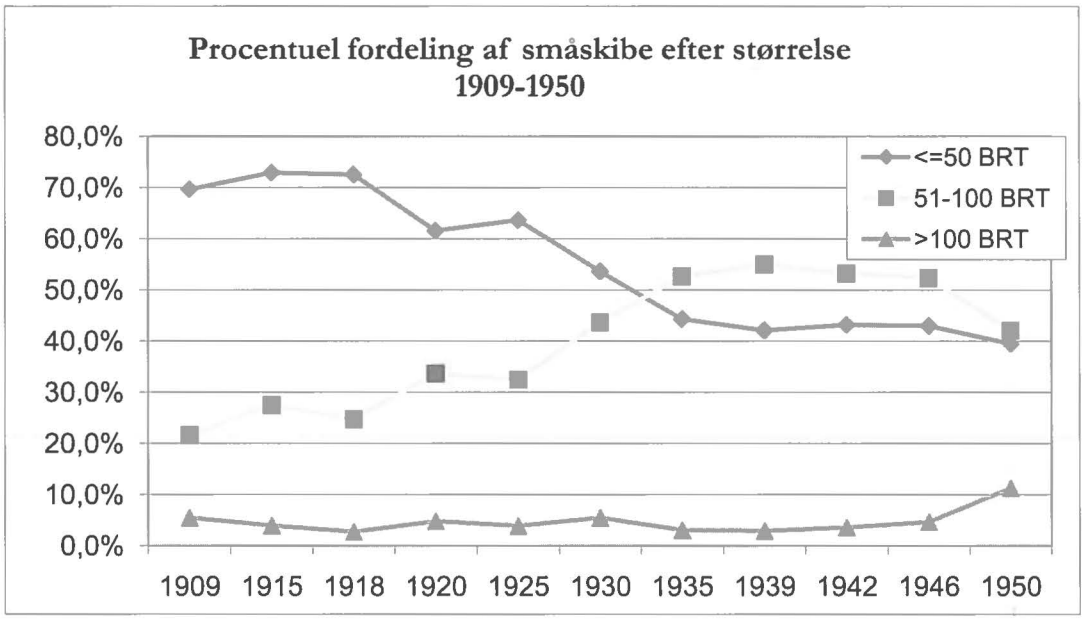
Jernet og stålet havde flere fordele overfor træet som byggemateriale. For det første var et jernskrog, modsat af hvad man umiddelbart skulle tro, lettere end et træskrog, og stålskibe endda endnu lettere. Et stålskib kunne således medtage større nyttelast end et tilsvarende træskib. Desuden var stålskibe mere holdbare og skulle ikke igennem store hovedreparationer nær så ofte som et tilsvarende træskib. Et træskib skulle hovedrepareres hver 12. år, mens det for stålskibe kun var nødvendigt hver 40. år.[8] I modsætning til dette står *Dansk Skibsliste*, hvor årstallene for store renovationer fremgår, og for småskibenes vedkommende ser det ud til at være sket meget sjældent. Endvidere er stålskibe stærkere og mere holdbare ved f.eks. issejlads og grundstødninger. Flere steder i de mange erindringer fra sømænd

8 Thomas, Inga Birgitte: *FREIA – Stålskonnert fra Rønne* 1897-1997, s. 21.

i småskibsfarten ses en erkendelse af, at stål nok er et overlegent materiale til skibsbygning, men at træskibe var noget særligt, og flere gange er det tydeligt, at nationalfølelsen kommer ind i billedet; at skibene var bygget af danske materialer.

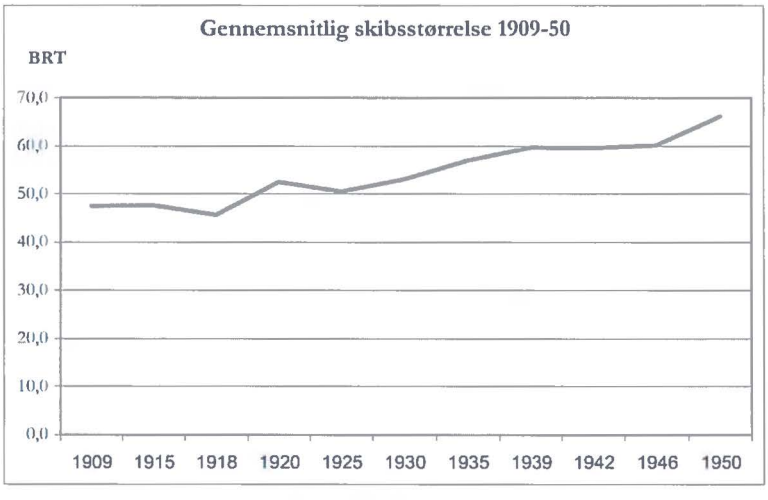
I den første halvdel af det 20. århundrede nåede stålet dog ikke at blive udbredt blandt de sidste sejlskibe. Helt op til 2. verdenskrigs udbrud var over 80% af småskibene stadig bygget af træ.

Skibsstørrelse



I den første halvdel af det 20. århundrede var grænsen for, hvor stort et skib en skipper med sætteskipperbevis, den mest almindelige uddannelse, kunne føre 100 BRT. I søloven fra 1916 var der dog mulighed for at give dispensation til at føre skibe op til 150 BRT, men det blev kun sjældent givet. På figuren ses en fordeling af småskibene i forskellige størrelseskategorier. Her ses det, at den overvejende del af småskibene var af den mindste kategori på eller under 50 BRT i begyndelsen af det 20. århundrede. I anden halvdel af 1920'erne og igennem 1930'erne forsvinder mange af de mindste skibe til fordel for skibe af næste størrelseskategori, 51-100 BRT. For de største skibe skal der igen konkluderes med forsigtighed, da antallet er så lavt, og at den statistiske usikkerhed derfor bliver høj. Det er interessant, at antallet er så lavt, men det skyldes sandsynligvis, at skibe af denne størrelse krævede mindst en styrmandsuddannet fører. Der ses dog en anseelig stigning efter 2. verdenskrigs ophør, hvilket hænger godt sammen med det stigende antal tilladelser til at føre større skibe givet på dette tidspunkt.

Grænsen på maksimalt 100 BRT for sætteskippere satte et effektivt loft for skibsstørrelsen. Ved gennemgang af Dansk Skibsliste fremgår det, at der ikke er mange skibe mellem 100 og 200 BRT. Denne begrænsning for sætteskipperen, som var den uddannelse hovedparten af småskipperne havde, arbejdede Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe på at få løftet i årene op til og under 2. verdenskrig. Foreningen var især bekymret over at grænsen forhindrede en rationel udvikling i skibstyperne.[9] Ser man på nybygningerne fra et af de sidste større træskibsværfter, Jørgen Ring Andersens værft i Svendborg, viser det sig, at ud af de 20 nybygninger fra 1936-51 der er relevante indenfor de valgte kriterier, er 19 af dem på eller under 100 BRT, og heraf er 10 skibe på ca. 96-100 BRT.[10] Disse skibe var altså, hvad man med et senere udtryk kunne kalde paragrafskibe, hvilket vil sige skibe, der i størrelse ligger så tæt op ad den tilladte størrelse som muligt. Et senere eksempel herpå er de såkaldte carolinerskibe, der, da grænsen for hvor stort skib en sætteskipper kunne føre var på 150 BRT, blev bygget til en størrelse på 149,99 BRT. Holder man fast i ovennævnte grænse på 96-100 BRT kan man se, at der sker en markant stigning i antallet af paragrafskibe i den undersøgte periode. I 1909 var 6 ud af de 208 skibe i databasen indenfor nævnte interval, mens det i 1939 var hele 18 skibe ud af 240. I 1950 gjorde det samme sig gældende for 17 ud af 195 skibe. Dette skal dog ses i sammenhæng med det meget lave antal nye skibe, der kom til i perioden, hvilket må siges at forstærke tendensen.



Samtidig med denne udvikling blev skibene i gennemsnit større, som grafen ovenfor viser. Under 1. verdenskrigs ringe indtjeningsmuligheder for småskibe faldt den gennemsnitlige størrelse for småskibe, men voksede derefter kraftigt i de få gode år umiddelbart efter krigen. Efter et fald i 1920'erne blev det gennemsnitlige skib

9 Medlemsblad for DSF/fmS, 15. marts 1942, s. 3.

10 Jensen, Kai Nykjær: "Skibstømrer på Ring Andersens Værft 1941-1951 – et efterspil til sejlskibstiden", s. 87. I alt blev der bygget 26 skibe på perioden, herunder to minestrygere og to motorfærger.

større indtil 2. verdenskrig, hvor grafen antyder, at det er de samme skibe, der blev ved med at sejle, da størrelsen er konstant. Efter krigens slutning var der ligesom efter 1. verdenskrig en kraftig vækst i den gennemsnitlige skibsstørrelse. Her skal man holde for øje, at en vækst i skibsstørrelse ikke nødvendigvis betyder, at der er blevet indkøbt større skibe, men at det også kan skyldes, at de mindste skibe blev lagt op. Efter 1. verdenskrigs afslutning blev der købt en del nyere mellemstore småskibe, samtidig med at en række af de mindste skibe forsvandt fra skibsregisteret. Efter slutningen af 2. verdenskrig fandt en lignende udvikling sted, blot var det her mellemstore småskibe, der blev færre af, mens der kom procentuelt flere af de største småskibe mellem 100 og 150 BRT.

I nedenstående tabel ses hvor stor en andel de udvalgte småskibe udgør af den samlede danske tonnage. Der skal dog tages enkelte forbehold ved brug af tallene, især når det gælder tiden omkring besættelsen. Som nævnt blev handelsflåden ved besættelsen delt op i en ude- og hjemmeflåde, og kommunikationen mellem skibene i udeflåden og rederiet i Danmark var ofte meget vanskelig. Tallene fra disse år for den totale tonnage må derfor bruges med varsomhed, da det ser ud til, at de i nogen grad bygger på *Danmarks Skibsliste*, som udkom under krigen.

Den danske handelsflådes tonnage i tusinder af BRT

År	Total[11]	Småskibe[12]	Procent
1920	1035	33	3,2
1925	1108	35	3,2
1930	1215	46	3,8
1935	1190	39	3,3
1939	1206	43	3,6
1942	994	45	4,5
1946	938	39	4,2
1950	1459	39	2,7

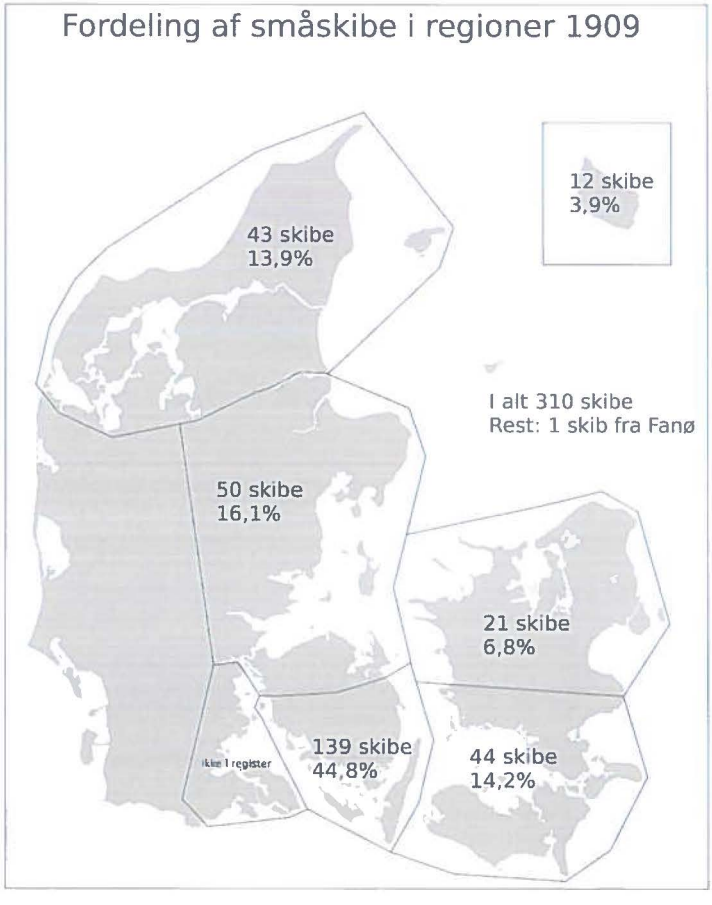
Set i forhold til den samlede danske handelsflåde udgør småskibene en ikke særlig stor andel. Den største andel findes i 1942, hvor næsten fem procent af den danske handelsflådes tonnage udgøres af småskibene, som det ses på ovenstående tabel. Tallet her skal dog som nævnt tages med et gran salt, da det er usikkert om udeflådens tab er med. De giver dog et klart indtryk af småskibenes store betydning under besættelsen, hvor de kom til at udfylde en vigtig opgave.

11 Fra Johansen, Hans Chr.: *Dansk historisk statistik* 1814-1980, s. 229f.
Johansen anfører tallene fra for eksempel Danmarks Skibsliste 1930 under 1929, hvor det i denne bog anføres som året i titlen, det vil sige i dette tilfælde 1930. Da tallene er fra årsskiftet mellem de to år, kan det siges at være en smagssag, hvad man vælger.

12 Tallet er udregnet ved sammenlægning af de enkelte småskibes tonnage i databasen, og summen er ganget med tre, da det som nævnt antages, at skibene med navne fra A-G udgør en tredjedel af det samlede antal. Procentsatsen er derfor i nogen grad et skøn. Sandsynligvis skal den sættes lidt højere, hvis man skal tro Rasmussen og Grubes *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe* 1897-1947, s. 9 hvor de hævder at småskibenes samlede tonnage i 1947 var ca 45.000 BRT.

Hjemsteder

I dag er et skibs hjemsted udelukkende hvor det er indregistreret, og det er snarere undtagelsen end reglen, at skibet har noget tilknytning til stedet, i hvert fald for de større skibe. Ofte er stedet udelukkende valgt, efter hvor skatter og afgifter er lavest. Især først i det 20. århundrede indeholdt begrebet hjemsted noget mere bogstaveligt. Hjemstedet var ofte der, hvor skipperen eller rederen havde hjemme. For flere af de undersøgte småskibe var hjemstedet, der hvor skipperens familie boede, og hvor han tilbragte vinteren.[13] Der var dog ikke noget lovkrav om, at skibet skulle være indregistreret, hvor skipperen eller rederen boede, da en sådan regel var blevet afskaffet allerede i 1867.[14]



På kortet ovenfor ses den geografiske fordeling af de undersøgte småskibes hjemsted i 1909.

Den største koncentration af undersøgte småskibe findes i det sydfynske øhav. Næsten halvdelen af skibene havde hjemsted her og hovedparten enten i Marstal eller Svendborg. Det stærke maritime miljø og den centrale placering i Danmark og i forhold til Nordtysk-

13 Det kan for eksempel ses i S.P. Christensens erindringer, både hans skib og hans familie hørte hjemme i Vejle, eller i Bent J. Friis' erindringer hvor både skib og familie havde hjemme på Femø.

14 Møller, Anders Monrad et al.: *Dansk Sofarts Historie bind 5 1879-1920 – Sejl og Damp*, s. 35.

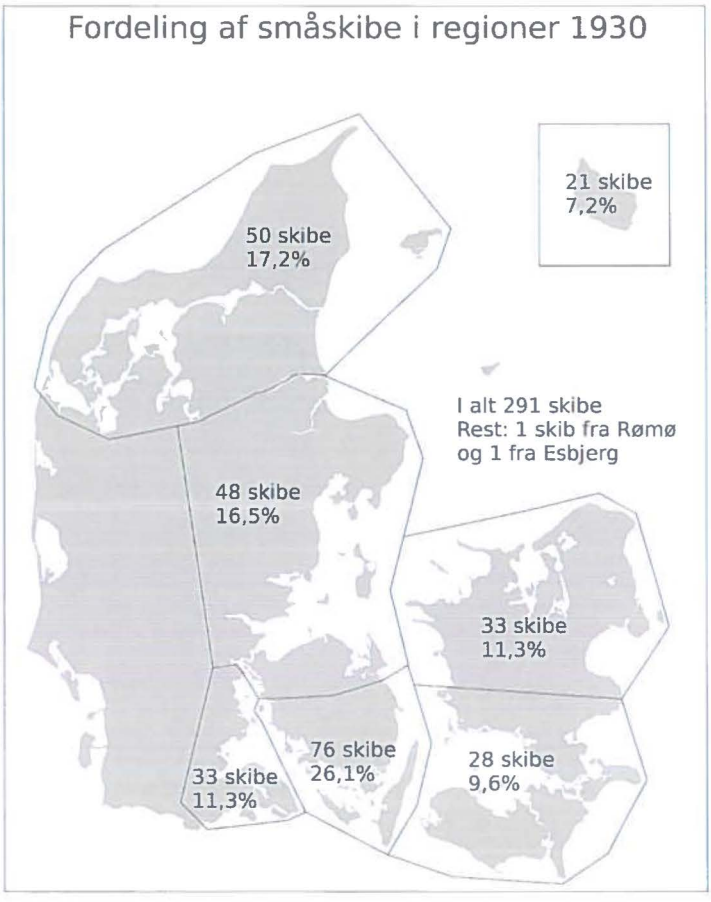
Det sydfynske øhav var ubetinget Danmarks centrum for de mange jagter, galeaser og skonnerter. Her ses et større udvalg oplagt i Marstal havn i 1910.
Foto: Handels- og Sofartsmuseet.

land gav gode betingelser for de hovedsageligt selvejende skippere.

Også området omkring Østjylland og Nordfyn havde givet muligheder for mange småskippere. De mange store byer som Aarhus, Odense, Kolding, Horsens osv. gav gode muligheder for de lastførende småskibe. I Nordjylland var det den beskyttede sejlads på Limfjorden, der havde givet hjemsted til flest skippere, da ud af 43 skibe i regionen havde de 36 hjemsted indenfor Limfjorden. Regionen omkring Smålandshavet nød godt af mange af de samme fordele som det sydfynske øhav, nemlig et forholdsvis beskyttet farvand og en central beliggenhed i forhold til både Tyskland og Sverige. Det er derfor ikke overraskende, at mange småskippere havde hjemsted her. Hovedparten havde hjemme i Stege eller Fakse, og resten var spredt ud over hele regionen.

Det lave antal skibe hjemmehørende i København kan derimod undre. Kun seks skibe havde hjemme i København, med yderligere seks skibe i Dragør. Dette tyder på, at hovedstaden i højere grad blev forsynet med større skibe og med småskibe hjemmehørende i provinsen. Tal for Sønderjylland er ikke medtaget, da det i 1909 var en del af det tyske kejserrige.

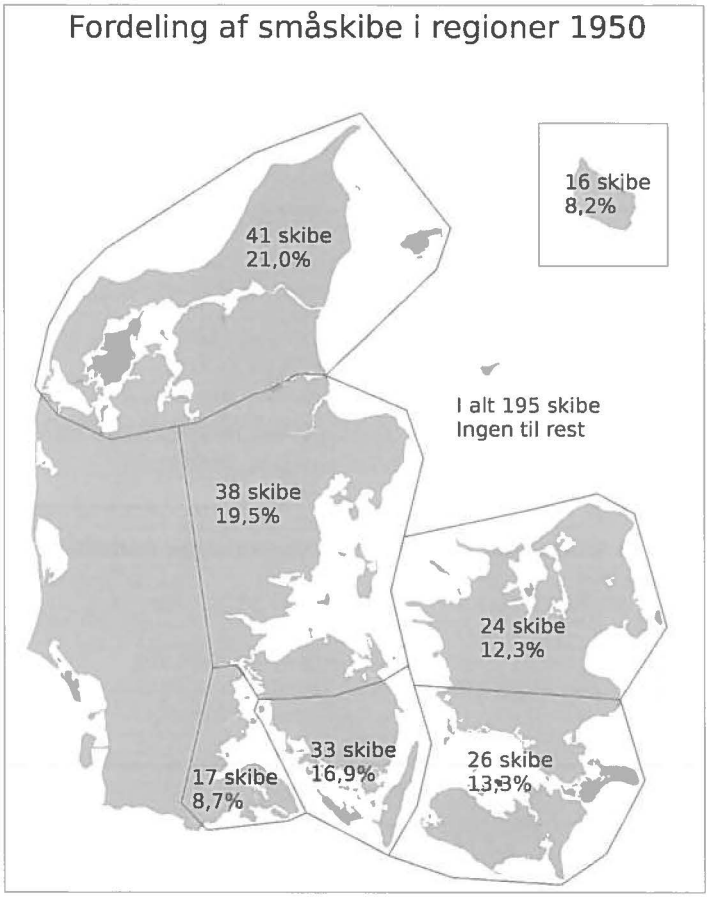
Det er bemærkelsesværdigt, at der ikke er nogle skibe hjemmehørende i det vestlige Jylland ud over et enkelt skib fra Fanø. Det tyder på, at handelen vestpå til England og længere væk blev varetaget af større skibe eller selskaber, hvilket stemmer med, at de fleste skippere kun havde kyst- eller sætteskipperbevis, der som nævnt kun gav ret til sejlads i et begrænset område mod vest, nemlig til en linje mellem Lindenæs i Norge og øen Texel i Holland.



Springer man 21 år frem i tiden ser billedet noget anderledes ud. På kortet ovenfor ses det, at antallet af småskibe er omtrent det samme, 291 i forhold til 310, men fordelingen er nu en ganske anden, især for den sydlige del af Danmark. Det tidligere absolut mest almindelige hjemsted, det sydfynske øhav, har nu næsten fået halveret antallet af skibe, der har hjemme i regionen. Et næsten tilsvarende stort fald gør sig gældende for Smålandshavet, mens den nordligere del af Danmark ikke har ændret sig meget. Efter Genforeningen i 1920 er regionen Sønderjylland medtaget på kortet og tegner sig for en pæn del af andelen af småskibe. For Sønderjyllands vedkommende har den overvejende del, 24 ud af 33 skibe, hjemmehørende i Egernsund. I alt 87 skibe blev overført til det danske skibsregister efter genforeningen og heraf var størsteparten småskibe.[15] Det store antal skibe her skyldes udover de mange teglværker i regionen også at søfarten mellem hertugdømmerne og kongeriget blev stærkt begrænset efter 1864 på grund af høje toldsatser. Derfor standsede mange skibe fra Det sydfynske Øhav, hovedsageligt fra Marstal, sejladsen på hertugdømmerne, hvilket gav nye muligheder for den lokale skibsfart.[16]

15 Rønne, Bent Vedsted (red): *Småskibsfart fra Egernsund og Fjordegnen*, s. 84.

16 Rønne, Bent Vedsted: "Småskibsfarten langs østkysten", s. 111.



Det vestlige Jylland er stadig nærmest fraværende i statistikken med kun to skibe hjemmehørende her.

I 1950 var antallet af småskibe faldet med en tredjedel, og samtidig var de fordelt jævnt ud over hele landet. Faldet var fordelt forholdsvis jævnt, hvor det sydfynske øhav skilte sig ud, ved at kun halvt så mange skibe som tidligere nu havde hjemsted her. Regionen med flest skibe hjemmehørende var nu blevet Nordjylland, hvilket især skyldtes de gode muligheder for at få last fra enten cementfabrikkerne eller landbruget til både det øvrige Danmark og udlandet. Desuden var Limfjorden meget velegnet til lokal søtrafik, og meget trafik gik med småskibe mellem Aalborg og byerne langs med fjorden med cement, korn og foderstoffer.[17] Endvidere spillede transport af varer til København en vigtig rolle. I Sønderjylland faldt antallet af skibe kraftigt, hvilket kan forklares med at konkurrencen fra det øvrige Danmark, især Marstal, havde forringet mulighederne for de lokale skippere. Samtidig havde de sønderjyske skipperes hjemmemarked ændret sig voldsomt ved genforeningen; fra at have hele Tyskland som hjemmemarked måtte man nu nøjes med Danmark.

17 Holm, Poul: *Aalborg og Søfarten gennem 500 år*, s. 93.

Alder

Kort før udbruddet af 1. verdenskrig bestod den danske småskibsflåde af forholdsvis gamle skibe med en gennemsnitsalder på 36 år. To tredjedele af skibene var over 20 år gamle, med hele fem skibe fra 1700-tallet, hvor jagten *Constance* af Lohals fra 1723 var alderspræsident. I årene umiddelbart efter 1. verdenskrig med gode indtjeningsmuligheder faldt gennemsnitsalderen til lige over 31 år, men samtidig var hele 70% af skibene over 20 år gamle. Op igennem kriseårene i 30'erne steg den gennemsnitlige alder langsomt for at være næsten 40 år ved krigsudbruddet i 1939. Under krigen og besættelsen steg alderen på skibene næsten et år pr. år, dvs. at man kan antage, at det er de samme skibe, der bliver ved med at sejle under hele krigen og bliver ældre og ældre. Værst ser det ud i 1950, hvor skibene i gennemsnit er blevet 46,6 år gamle.

Gennemsnitlig alder for forskellige størrelser skibe 1909-50

Opdeler man skibene i de tre størrelseskategorier på under 50 BRT, fra 51-100 BRT og over 100 BRT står billedet klarere. Jo mindre skibene er, jo ældre er de også. De mindste skibe på under 50 BRT har en særlig høj gennemsnitsalder i hele perioden. Da skibene i sagens natur kan transportere mindst last af de undersøgte skibe, må deraf følge at de også har de mindste indtjeningsmuligheder. Det kan derfor antages, at de blev brugt længst muligt, da mulighederne for at skifte dem ud var ringere end for de større skibe, der hurtigere kunne sejle kapital hjem. Denne antagelse støttes af tallene fra *Danmarks Skibsliste*. På intet tidspunkt, selv ikke i de gode år efter 1. verdenskrig kommer gennemsnitsalderen for de mindste

Galeasen JOHANNA af Assens bliver lastet ved kajen i Vejle i 1929. Samme år kunne skibet fejre sin 110 års fødselsdag. Foto: Handels- og Søfartsmuseet, 139:91.

småskibe under 40 år, og ender i 1950 med at være på næsten 60 år. Samme år er kun et enkelt skib under 50 BRT nyere end 20 år, nemlig jagten *Ene* af København fra 1939, mens 94% af de mindste småskibe er over 50 år gamle.

De nyligst byggede skibe i Skibslisten fra 1946 er alle på lige under eller over 100 BRT, som derfor kan antages at være den mindste størrelse, det endnu var rationelt at bygge.

Efter 2. verdenskrigs ophør fandt der i nogen grad en udskiftning af skibene sted, men hovedsageligt gennem indkøb af ældre skibe fra udlandet. Andre steder som f.eks. i Nederlandene og Tyskland blev i samme periode iværksat mange byggeprojekter for at forny småskibsflåden.[18]

For de mellemstore småskibe mellem 51 og 100 BRT ser situationen ganske anderledes ud. Fra at være i gennemsnit 34 år gamle ved undersøgelsens begyndelse, ser det ud til at være denne gruppe af småskippere, der nød godt af 1. verdenskrigs øgede forretningsmu-

18 Bent Vedsted Rønne (red): *Småskibsfart fra Egernsund og Fjordegnen*, s. 91f

For at tætne træskibe var det undertiden nødvendigt at kølhale dem, som det ses på dette billede af en jagt på H. V. Buhls værft i Frederikshavn. Ved at kæntre skibene kunne man nemmere kom til at tætne skibets bund med tjære og skrabe begroninger af.
Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

ligheder. Gennemsnitsalderen kom i hvert fald ned på lidt under 20 år i 1920. Krisen i 30'erne fik alderen op på 33 år igen før udbruddet af 2. verdenskrig, og endelig kom de op på lidt over 40 år i gennemsnit i 1950. Der er altså helt op til 20 år til forskel i alderen mellem de mindste og de mellemstore skibe på enkelte tidspunkter i perioden. Dette kunne tyde på, at der har været bedre indtjeningsmuligheder for de lidt større skibe, eller, som nævnt, at der er blevet bygget færre af de mindste skibe. I så fald ville ejerne af de mindste skibe have sværere ved at udskifte deres skibe til nyere, mens at springet op til et væsentligt større og derfor også dyrere skib nok var for stort.

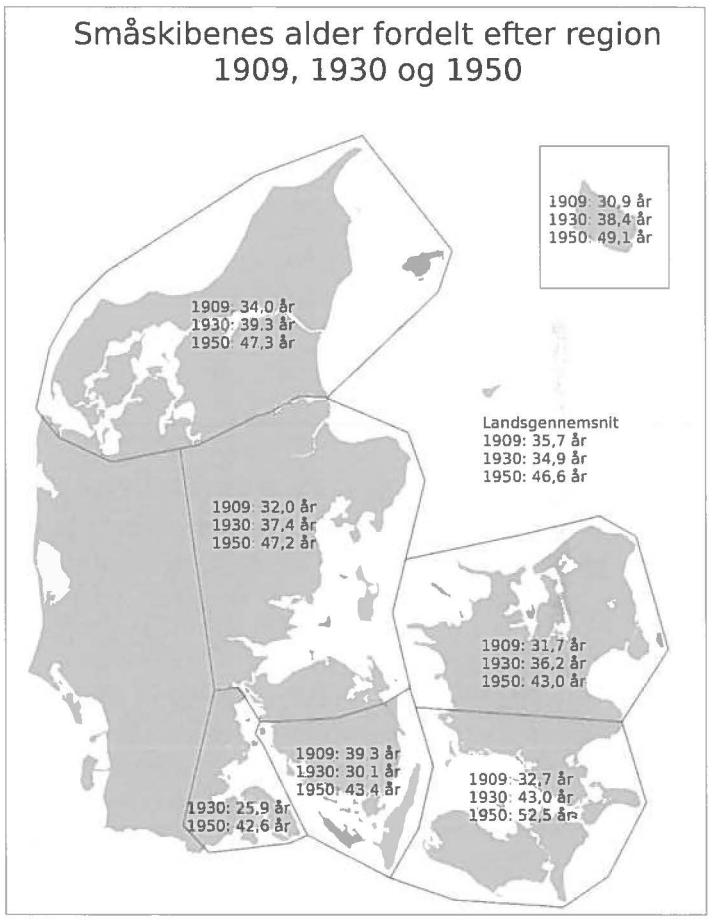
Ser man på de største af småskibene, fra 101-150 BRT, er billedet mindre klart. Hvor antallet af medregnede skibe udgjorde henholdsvis 101 og 132 for de mindste og mellemstore skibe i 1939, er der kun 7 af de største skibe i databasen for samme år. Det er derfor statistisk set ikke sikkert at konkludere ud fra. Alligevel ses en klar tendens til, at skibene i gennemsnit er yngre end de andre kategorier hele perioden igennem, mens de store udslag på kurven i 20'erne og 30'erne sandsynligvis skal tilskrives statistisk usikkerhed.

Et træskib kan, hvis det er godt vedligeholdt, holde meget længe i nordlige farvande, men jo ældre skibet er, jo større bliver de løbende vedligeholdelsesudgifter. Man må derfor antage, at vedligeholdelsen af de i mange tilfælde 60 år gamle træskibe blev så høj, at det var

mere rentabelt, at investere i et nyere skib eller helt at lægge op og gå i land. Småskibenes høje alder i 1950 virker særlig dramatisk, når man sammenligner med alderen handelsflåden totalt set. Langt hovedparten af tonnagen i handelsflåden, op i mod to tredjedele, var under 15 år gammel, og kun lidt over en fjerdedel var ældre end 25 år.[19]

På nedenstående figur ses den gennemsnitlige alder af småskibene fordelt på regioner.

Først skal det nævnes, at den statistiske usikkerhed forøges når



materialet deles op som her. I de mindste af regionerne er der tale om ca. 20 skibe, hvilket betyder, at selv små ændringer, f.eks. køb, salg eller nybygning af skibe, kan ændre billedet drastisk. Tallene fra Bornholm, som er regionen med færrest skibe, må siges at være for usikre til at konkludere ud fra. Vestjylland er ikke medtaget, da der i databasen kun optrådte 1-2 skibe herfra i perioden.

Når forbeholdet for usikkerheden er taget, giver opdelingen alligevel interessante resultater. Det ses meget tydeligt, at småskibene

19 *Dansk Sofarts Historie*, bind 6, s. 20

fra Sønderjylland er markant yngre end skibene fra resten af landet. Der er ingen tal fra 1909, da det er før Genforeningen i 1920. Skibene fra Sønderjylland var først fuldt optaget i det danske skibsregister omkring 1922. Til sammenligning var gennemsnitsalderen for de sønderjyske småskibe 23,3 år i 1925, hvor gennemsnittet for hele landet lå ti år højere. Samtidig med at skibene var yngre, var hovedparten også bygget af stål og motoriserede med flere hestekræfter end i den øvrige del af landet.

Umiddelbart viser tallene, at der fra 1909 til 1930 fandt en fornyelse af skibene sted i det sydfynske øhav, hvor gennemsnitsalderen faldt ni år. Ved nærmere gennemgang viser det sig, at fornyelsen hovedsageligt skyldtes at mange ældre fartøjer forsvandt fra skibsregisteret. I 1909 sejlede der for eksempel hele tyve skibe fra før 1820, herunder fem 1700-tals skibe, med hjemsted i det sydfynske øhav, og ingen af dem fandtes i skibsregistret i 1930. Historikeren Mikkel Kühl har i sit speciale blandt andet behandlet tonnagenedgangen for Marstals vedkommende i perioden omkring 1. verdenskrig og kommer frem til, at den i alt blev halveret i løbet af krigen. Der var mange krigsforlis, men den største årsag til nedgangen var et meget stort bortsalg af skibe til andre steder i Danmark.[20]

Sammenfatning

Ser man alle disse faktorer samlet står det klart, at de sidste sejlskibe i begyndelsen af perioden i gennemsnit bestod af gamle skibe, og som årene gik, blev situationen blot værre. En bornholmsk skipper udtalte i et radioprogram på Danmarks Radio fra 1949 om småskibsfarten[21], at hans over 80-årige skib nok var et af Danmarks ældste, men mange skibe var endnu ældre.

De gode år umiddelbart efter 1. verdenskrig gav en tiltrængt fornyelse i småskibsflåden og hjalp mange skippere til at få indlagt motor. Efterhånden som årene gik, var motoren ikke længere et tilbud til skipperne, men et krav for overhovedet at få laster, som eksemplet med *Anna* af Vejle viser. De få gode år efter 1. verdenskrig var dog ikke nok til en gennemgribende fornyelse, og gennem 1920'erne og 1930'ernes økonomiske verdenskriser steg skibenes gennemsnitsalder stille og roligt.

Op til den næste verdenskrig var der igen gode penge at tjene. På dette tidspunkt var næsten alle de rene sejlskibe forsvundet og blevet til motorsejlere i stedet. Samtidig havde de ændret udseende ved at blive rigget ned efterhånden som sejl og master alligevel skulle udskiftes. 2. verdenskrig kom til at blive en renæssance for fremdrift ved sejl på grund af den omfattende rationering af fossile brændstoffer. Mange skibe blev rigget op til igen at kunne udnytte vindens gratis og urationerede kraft.

20 Mikkel Kühl: *Marstals handelsflåde* 1911-1921, s. 62

21 *Havets husmænd*, radioforedrag i Danmarks Radio d. 4/12 1949, kassettebånd mrk. 31.983, Handels- og Søfartsmuseet.

De omfattende handelsrestriktioner, som verdenskrigen medførte, ramte også udskiftningen af skibe, hvor småskibenes gennemsnitsalder fra for eksempel 1942 til 1946 steg med fire år, hvilket antyder, at det var de samme skibe, der sejlede under hele besættelsen.

Krigens ophør betød straks en ende på restriktionerne fra den tyske besættelsesmagts side, men mange af de øvrige restriktioner og farer forblev forholdsvis uændret i længere tid. De mange miner i de danske farvande forsvandt ikke, selv om krigen var slut, og fortsatte med at true søfarten i mange år efter krigens afslutning. Samtidig betød Tysklands økonomiske sammenbrud forringede muligheder for handel på Tyskland.

Småskibsflåden blev i den undersøgte periode mere ensartet. De ældre typer som skonnertbrigge, kvaser og slupper forsvandt og tilbage var næsten udelukkende galeaser og jagter, der ofte havde deres udspring i nedriggede skonnerter. I takt med de færre master og sejl kunne der spares på besætningen, som var en af de største udgiftsposter. Af dømme efter erindringer blev der mange steder også sparet på vedligeholdelsen, og resultatet var grænsende til det farlige på mange skibe.[22]

På trods af den internationale udvikling inden for brugen af jern og stål til skibsbygning var træ stadig det mest udbredte materiale i Danmark. Det var blevet brugt gennem årtusinder og var let at få fat i enten fra Danmark eller Sverige, mens jernet og stålet skulle importeres fra udlandet. De mange træskibsværfter i hele landet var veletablerede og erfarne, hvilket bidrog til at holde omkostningerne ved bygning af et træskib nede. Bygning af et stålskib krævede folk med en hel anderledes uddannelse og større kapital for etablering af værfter. Ved at se på skibenes alder kan det endvidere ses, at der ikke blev bygget mange nye skibe, og det betød at teknologiske innovationer havde sværere ved at slå igennem. Af især disse grunde var hele 75 % af de danske småskibe stadigt bygget af træ i 1950.

Det kan derfor konkluderes, at det i store træk var de samme skibe, der sejlede i hele perioden. Selvom der blev installeret motorer, der gav nye muligheder, og indkøbt enkelte nye typer som især tjalke, og typer som kvasen forsvandt, var det i høj grad skibe magen til dem, der havde sejlet i 1800-tallet, der fortsatte med at sejle.

Årsagerne til småskibenes tilbagegang er mange. Som nævnt ovenfor satte de lovmæssige begrænsninger en stopper for udviklingen af større skibstyper, der bedre kunne forrente sig. De manglende lånemuligheder gjorde det svært for de selvejende skippere at skaffe pengene til et nyt skib. Tydeligst ses det ved de mindste skibe under 50 BRT, hvor der stort set ikke var nogen nybygninger i den sidste del af perioden. Man kan opstille den hypotese, at de udbudte laster i den undersøgte periode vokser, og at der derfor bliver mindre brug for de mindste skibe. Grunden, til at lasterne vokser, kunne være den tiltagende mekanisering af landbruget og industrien, der gav

22 Mortensøn, Ole: *Sejlskibssofolk*, 1987, s. 99ff,

Under begge verdenskrige blev alle danske skibe tydeligt mærket med neutralitetsmærker på siden af skroget for at mindske risikoen for at blive forvekslet med et fartøj fra et krigsførende land. Her er det skonnerten DANEBOD af Lohals fotograferet under 1. verdenskrig.
Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

højere produktivitet. Desværre er der ikke belæg hverken for eller imod denne hypotese i det udvalgte kildemateriale. Faktum er dog, at der ikke bliver bygget nogle nye skibe under 50 BRT, hvilken er et indicium på hypotesens rigtighed. Enkelte steder i erindringerne ses der også eksempler på, at skipperne på de mindste skibe ender med at sejle helt alene for at spare på omkostningerne til en besætning, hvilket fortæller stærkt om nedgangen i erhvervet.

Når man taler om udviklingen inden for de danske småskibe, er det vigtigt hele tiden at holde sig den valgte definition af et småskib for øje. I denne bog er det sat til at følge grænsen for, hvor stort et skib en kyst- eller sætteskipper kan føre, det vil som nævnt sige først 100 og senere 150 BRT.

Det fører naturligt til spørgsmålet om denne definition af et småskib er for begrænsende og der i den sidste halvdel af den undersøgte periode, i stedet blev bygget større skibe, der udfyldte de behov, som den nu hensygnende småskibsflåde før havde udfyldt. For at undersøge det er *Danmarks Skibsliste* fra 1939 og 1950 gennemgået for at se på de skibe, der findes i gruppen lidt større end de undersøgte. Her er brugt afgrænsningen fra 150-250 BRT. For 1939's vedkommende viser det sig, at hovedparten af de lidt større skibe er gamle motoriserede tremastede skonnerter samt et par enkelte mindre skonnerter og galeaser. De øvrige er skrueskibe, hvor den yngste er fem år gam-

mel og de øvrige henholdsvis 21 år og 37 år gamle. I alt 15 fragtskibe var af størrelsen 150-250 BRT, hvilket skal sammenlignes med de 240 småskibe samme år. I betragtning af at hovedparten var ældre skonnerter, kan man derfor ikke sige, at der i stedet havde fundet en nybygning sted af lidt større skibe, end de undersøgte. For 1950's vedkommende er der kommet flere skibe mellem 150-250 BRT til. I alt 18 skibe hvoraf fem er tremastede skonnerter, fem er skrueskibe og syv er stålgaleaser. Endelig er der et enkelt tankskib. Set i forhold til de 195 øvrige småskibe fra samme år kan det ikke siges at være mange, og det er bemærkelsesværdigt, at der ikke er flere end seks skrueskibe, hvoraf to af dem endda er over 25 år gamle.

Man kan derfor konkludere, at der ikke skete en stor udbygning i antallet af skibe lidt større end de undersøgte. Derfor er det nærliggende, at koble skibenes størrelse sammen med grænsen for hvor stort skib en sætteskipper kunne føre. Adskillige gange blev det hævdet i *Medlemsblad for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe* og *Skipperen*, at denne grænse var hindrende for en naturlig udvikling af større skibe, og man kan derfor være tilbøjelig til at give bladet ret.

Kapitel II - Menneskene

Undervejs i beskrivelsen af de mange forskellige typer skibe, deres udrustning og vilkår må man naturligvis ikke glemme hovedpersonerne ombord, nemlig besætningen. De førte et liv, der på både godt og ondt var meget forskelligt fra hverdagen i land.

Uddannelse

I begyndelsen af det 20. århundrede var der ikke store uddannelseskrav til besætningen på de små sejlskibe. Kaptajnen skulle have en uddannelse, men ned af i hierarkiet var det stort set kaptajnens beslutning om et muligt besætningsmedlem var kompetent til at bestride en funktion ombord. Ifølge Søloven i 1916 var der fire uddannelser, der kunne anvendes til at blive fører for et skib. Den korteste uddannelse var kystskipperens. Efter endt eksamen havde en kystskipper ret til at føre et sejlskib med eller uden motor op til en størrelse på 100 BRT i den såkaldte 'udvidede kystfart'. Begrebet dækkede sejlads indenfor området begrænset af øen Texel i Nederlandene mod vest, Lindenes i Norge mod nord og en linje mellem Kalmar og Rügenwalde i øst.[23] En kystskipper skulle være fyldt 23 år og været to år til søs, heraf mindst et år på et sejlskib. Uddannelsen kunne finde sted på de mange skipperskoler, der fandtes rundt omkring i landet, og den tog omkring tre måneder.[24] Typisk fandt den sted om vinteren, hvor skibene alligevel var oplagte. Undervisningen omfattede basal navigation og internationale søvejsregler, og for at komme ind på skipperskolen skulle man anbefales af en skole eller lærer.

Det næste uddannelsesniveau var en sætteskippereksamen. Sætteskipperens uddannelse var lidt længere og omfattede både en danskprøve samt undervisning i udvidet navigation, regning, geometri, internationale søvejsregler, grundlæggende motorlære og sundhedslære. De i alt fem måneders uddannelse tillod skipperen at føre et skib på op til 100 BRT i 'indskrænket fart', hvilket dækkede over hele Østersøen med de samme grænser mod vest som kystskipperen. Principielt gav en sætteskippereksamen kun mulighed for at føre skibe op til 100 BRT, men der kunne gives dispensation fra Ministeriet for Søfart og Fiskeri til føring af skibe op til 150 BRT, hvilket blev gjort forholdsvis sjældent før 2. verdenskrig, men betydeligt oftere under og efter krigen.[25]

De to højeste grader af eksamen var styrmandseksamen, som gav ret til at føre skibe op til 400 TDW i alle farvande, og den store skibsførereksamen, der med det mest omfattende pensum tillod sejlads med alle størrelser skibe i alle farvande.[26]

23 *Aarbog for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe* 1918-1919, s. 85f.
24 Det ses af reklamer for skipperskolen som for eksempel for Grenaa Sætte- og Fiskerskipperskole i *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. november 1935, s. 7.
25 Holger Munchaus Petersen (red.) et al: *Caroline og de andre*, s. 10.
26 Hoffmeyer, Erik: *Den Danske Smaaskibsfart – Radioforedrag af Erik Hoffmeyer den 11. Maj* 1943, s. 8.

Alle fire grader krævede sejlskibserfaring, og dette krav kom til at betyde meget for de sidste sejlskibe. Samtidigt kom småskibene til at spille en vigtig rolle for unge mennesker, der ville gøre karriere inden for den maritime verden. På trods af at småskibene især efter 2. verdenskrig mere var motorskibe end sejlskibe med hjælpemotor, gjaldt de alligevel som sejlskibe, og kunne give styrmandsaspiranter den nødvendige sejltid. Efterhånden som de større sejlskibe forsvandt i mellemkrigsårene og blev afløst af damp- og motorskibe, var der kun småskibene tilbage til at give især styrmandsaspiranter den nødvendige sejlskibstid for at kunne påbegynde uddannelsen. Det betød, at skipperne og rederne havde en stor og billig arbejdskraftressource til rådighed, og det var vigtigt i en tid med vigende indtjening. Man kan hævde, at dette krav der fortsatte frem til 1957, var af meget stor betydning for at skibene kom til sejle så længe på trods af den lave indtjening.

Tilsvarende forskellige grader fandtes for maskinuddannelserne, hvor den laveste, motorpasser, var den mest udbredte inden for småskibsfarten. Loven krævede, at ved skibe med motorer over en vis størrelse skulle der være hyret en motorpasser. I begyndelsen af 20'erne gjaldt det for skibe med motorer over 50 HK, men i begyndelsen af 30'erne var det blevet differentieret således, at en motorpasser var lovpligtig ombord på sejlskibe med en motor over 120 HK, mens det for motorskibe med støttesejl allerede var lovpligtigt ved en motor på over 80 HK.

Besætningen

Store sejlskibe havde traditionelt et stort mandskab til at styre de mange råsejl. Det er karakteristisk for de sidste sejlskibe, at det mandskabskrævende råsejl stort set var forsvundet. I stedet brugtes gaffelsejl og senere i perioden i stigende grad motor. Derfor var besætningen ombord på de sidste sejlskibe af beskeden størrelse. De mindste skibe kunne sejles af to mand, og selv større skibe kunne oftest klare sig med to mand og et par drenge.

Øverstkommanderende om bord var naturligvis skipperen, der havde mange varierede opgaver. I det klassiske billede af en kaptajn var han udstyret med den absolut højeste myndighed om bord, hvilket også udstrakte sig til at kunne idømme søfolk straffe og endda til at kunne gifte folk. Skipperen på et småskib var i princippet kaptajn på samme måde, men i realiteten betød nærheden til land, at autoriteten sjældent blev udøvet i samme grad. Opstod der et problem med et besætningsmedlem, var der aldrig langt til nærmeste havn med politi og sygehuse.

En anden vigtig person ombord var bedstemanden, hvis titel egentligt betød 'den bedste mand ombord', forstået som bedste menige mand, havde ligeledes et meget varieret job. Bedstemanden kunne have begyndt sin karriere til søs som skibsdreng, og efter

nogle år som matros avanceret til bedstemand. Bedstemanden skulle også senere udfylde opgaven som den lovpligtige motorpasser, og skulle desuden kunne fungere som styrmand. Samtidig skulle han hjælpe til ved lastning og losning. I de mange publicerede erindringer fra søfolk i de sidste sejlskibe fremgår det klart, at en god bedstemand var meget vigtigt for skibets færd.

De lidt større småskibe kunne også have en eller flere matroser ombord til at klare den store mængde arbejde, der altid var ombord på et gammelt træskib. Matroserne var en billig arbejdskraft sammen med jungmændene, da deres årsag for at sejle med småskibene ofte var at få den nødvendige sejltid for at komme på styrmandsskole.

En anden form for billig arbejdskraft var drenge, der fra de var konfirmeret kom ud at sejle for at lære faget. Det er karakteristisk i de mange erindringer fra de sidste sejlskibes tid, at det var ganske almindeligt at få hyre som dreng ombord på et småskib. Udover det var en måde at lære et håndværk på, betød mønstringen ombord også en chance for at komme væk hjemmefra og ud at se den store verden, også selv om verdenen i begyndelsen ikke viste sig at være større end de indre danske farvande.

Vilkår ombord

Generelt ombord på skibe var en af de mest karakteristiske ting, der markerede det enkelte besætningsmedlems status, hvor man sov. På sejlskibe havde skipperen sin kahyt agter og muligvis boede styrmændene tæt ved. De lavere rangerende søfolk boede i et lukaf allerforrest i skibet. Det gjorde sig også gældende ombord på småskibene, hvor der var stor forskel på, hvordan skipperen og de øvrige boede. Skipperens kahyt var ofte pænt indrettet med gode møbler, kakkelovn og en køje gemt lidt af vejen.[27] Måske havde skipperen sin familie ombord, hvilket satte sit tydelige præg på indretningen. For enkelte skippere kunne skibet være det eneste hjem de havde, men det mest normale var også at have en bopæl i land. Den øvrige besætnings lukaf var i bedste fald møbleret med en køje og et skab til hver mand og et fælles bord i midten, stuvet sammen på meget lidt plads forrest i skibet. Var man rigtig uheldig, gik ankerkæden igennem lukafet og spredte skidt hver gang den passerede. Mandskabsrummene var ofte meget små, og lovgivningen krævede da også i begyndelsen af perioden kun et flademål på 0,5 m² per person i rummet. Dog skulle rummet i alt være på mindst 2 kubikmeter.[28]

Forskellene skyldtes, udover standsforskellen også, at hvor skipperen ofte selv ejede skibet og var ombord på det i hele sejlsæsonen år efter år, var besætningen oftest kun hyret i et mere begrænset tidsrum. Hvor der på større skibe blev holdt ret fast på denne opdeling, var den noget friere på småskibene, især de allermindste, hvor besætningen måske kun bestod af skipperen og en dreng ombord.

27 Thomas, Inga Birgitte (red.): *FREIA – Stålskonnert fra Rønne* 1897-1997, s. 15.

28 *Reglement i Henhold til Sølovens §45 for Skibsmandskabets Opholdsrum om Bord i danske Skibe*, 1. april 1892, Handels- og Søfartsmuseets arkiv, SA Livet ombord, H&S 405:88.

Levevilkårene ombord på småskibene kunne være hårde. Der blev tit sparet på kosten, og hygiejnen havde ikke højeste prioritet. Erindringer kan fortælle, at f.eks. opvasken på nogle skibe foregik ved aftørring af servicet i avispapir eller afvaskning i koldt søvand.[29] Det ser til gengæld ud til, at der var meget store forskelle fra skib til skib, og at en vigtig faktor for standarden ombord var, hvorvidt skippers kone sejlede med eller ej.

Som nævnt blev næsten alle af de sidste sejlskibe efterhånden udstyret med motor. Installationen af motor ombord var dog ikke ubetinget nogen fordel for mandskabet. Arbejdet med at holde skibet rent blev kraftigt forøget af en ofte meget svinende motor. Desuden gik der meget tid med at starte motoren, hvilket for den meget udbredte glødemotors vedkommende indledtes med at opvarme den med en blæselampe. Især de tidlige motorer var ofte ustabile og gik tit i stå. Endvidere forkortedes tiden til søs i forhold til tiden i havn, og da mængden af arbejde var blevet større betød det længere arbejdsdage eller forhøjet tempo for at nå det hele. Efter installation af hjælpemotor til fremdrivning af skibet, fik mange skibe installeret en motor mere til at drive lossespillet på dækket. Dette var til gengæld en stor fordel for mandskabet, der nu ikke længere behøvede at løfte samtlige 100-200 tons last ud fra skibet med håndkraft. I begyndelsen kunne mandskabet komme ud for situationer, som den S. P. Christensen som ung sømand oplevede i 1925, hvor skipperen nægtede at bruge motorspillet af frygt for at skulle betale ventepenge til havnearbejderne, hvis den ustabile motor satte ud og skulle repareres.[30] Derfor blev hele lasten losset ved håndkraft i stedet! I det hele taget var hverdagen ombord præget af hårdt arbejde. Især i tiden omkring og efter krisen i 30'erne skulle der spares så meget som muligt for at få forretningen til at løbe rundt, og det kunne for eksempel medføre, at der blev sparet på havnearbejderne, der skulle hjælpe ved last- og losning. Således skulle et skibs få besætningsmedlemmer losse op til 200 ton last alene.

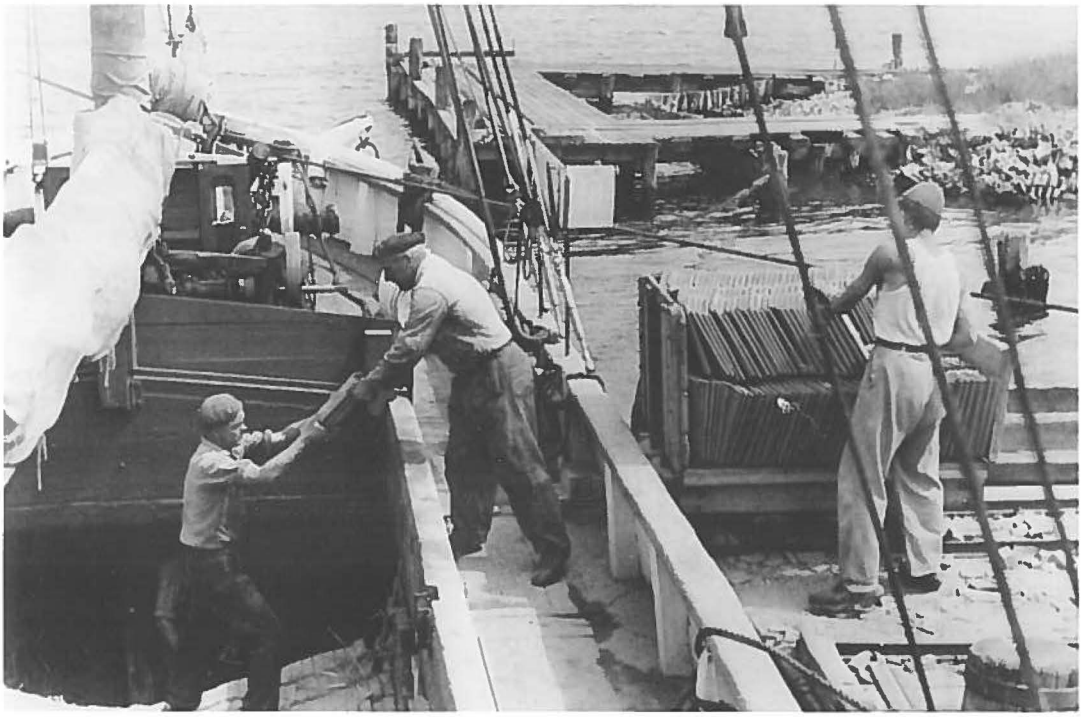
Udover det hårde fysiske arbejde når skibet skulle lastes og losses, var der især på ældre skibe problemer med indtrængende vand. Et træskib, og specielt et meget gammelt træskib, er aldrig helt tæt, og derfor skulle der ofte pumpes, hvilket i den overvejende del af perioden foregik med håndkraft.[31] Hvis skipperen oven i købet havde været skruppelløs nok til at overlæsse skibet, var pumpningen blot endnu vigtigere, da et tungt lastet skib havde dækket ganske tæt på vandoverfladen.

Som i mange århundreder tidligere foregik navigation og styring af skibet i begyndelsen af det 20. århundrede stort set udendørs. En placering agter på skibet i fri luft har også givet det optimale udsyn og overblik til at styre skibet, og manglen på overbygning på skibet har givet mest muligt sejlareal og dermed mest mulig fremdrift. Til gengæld har den udsatte post givet næsten umenneskelige

29 Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, s. 11A.

30 Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, s. 16.

31 Det kan for eksempel ses i Andersen, Emil: "*En beretning om skonnert Cathrine af Svaneke* 1922-1945", s. 96 og meget tydeligt i Richard Lauritzens erindringer i Ole Højrup: *Skibsdreng og letmatros*, bind 1 af *Soens Folk*, samt i Hans Henrik Karups erindringer i samme bind.



De mange tons teglsten flyttes med håndkraft mellem skib og kaj, her fra en anløbsbro ved Grønland ved Egernsund ca. 1950.
Foto: Rasmus Møller, Museum Sønderjylland - Cathrinesminde Teglværk.

hårde arbejdsvilkår i dårligt vejr. Da flere og flere skibe efterhånden begyndte at montere et lille styrehus agter, var det en forbedring hvis betydning for arbejdsmiljøet ombord næsten ikke kan overvurderes. For de fleste skibes vedkommende skete det i slutningen af 1920'erne.[32] Flere steder i erindringerne skinner det igennem, at de skippere der fik styrehus blev gjort til grin af kollegerne, men alligevel fik alle øjnene op for fordelene. Kombineret med indførelsen af motor, der kunne drive en generator til strøm, åbnede et styrehus nemlig mulighed for at kunne høre radio under vagten og bruge elektrisk lys. Man kan undre sig over at styrehuset ikke blev indført tidligere, men begrundelsen er nok en blanding af flere årsager. For det første tog styrehuset vitterligt en del af sejlarealet fra den agterste mast, samtidig med at taljer og blokke kunne smadre ruderne i styrehuset. Endelig skal man ikke undervurdere traditionens magt inden for søfartserhvervet.

En anden forbedring af arbejdsmiljøet ombord var indførelsen af de første lokummer.[33] Tidligere havde man blot benyttet en spand, der blev tømt over rælingen, men i begyndelsen af det 20. århundrede blev det nu udbredt at bygge et lille dækshus med en plade at sidde på og en spand under.

På større skibe var arbejdsdagen inddelt i en fast turnus døgnet rundt, men på de mindre skibe foregik det ofte mere lempeligt. Var der en bedstemand ombord, blev vagterne delt mellem skipperen samt en dreng, og bedstemanden samt en dreng. I endnu mindre

32 Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, s. 19 indsat.
33 Jensen, Charlotte: "Blade fra en skipperdatters barndomserindringer", s. 97.

Hver vinter lagde skipperne deres skibe op, som det ses her fra Frederikshavn i 1929. De hyppige isvintre gjorde det for vanskeligt, farligt og ubekvemt at sejle.
Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

skibe med færre besætningsmedlemmer forkortedes sejl- og arbejdstiden væsentligt. De sparede omkostninger til den mindre besætning forringede således samtidigt mulighederne for at tjene penge, da skibet kun kunne sejle kortere tid hvert døgn.

For småskibene gjaldt, som for andre skibe, også sikkerhedskrav med hensyn til skibets stand og sikkerhedsudstyr ombord. Ligesom ved flere andre regler for skibene var der også her et skel ved størrelsen 50 BRT. Skibe større end dette skulle for eksempel have en redningsbåd ombord med plads til alle ombord, og redningsbådene skulle indeholde et lovbefalet inventar. De mindre skibe kunne derimod nøjes med en sammenklappelig båd med en spand ombord til at tømme den for vand.[34] Desuden skulle der på alle skibe over 20 BRT forefindes redningsveste og –bælter til alle ombordværende. Disse krav blev ikke altid taget lige alvorligt, som for eksempel om bord på *L.B. Friis*, hvor skipperen i slutningen af 1940'erne altid sørgede for at være i nærheden af Bandholm, når skibet skulle synes, da skibsinspektøren i Nykøbing Falster havde ry for at være "*en yderst flink og fornuftig mand*"[35], underforstået at han så igennem fingre med dele af skibets vedligeholdelse af hensyn til skipperne.

Den lille besætning medførte, at der var stor variation i opgaverne der skulle løses. Det gjaldt for besætningen, men sandelig også for skipperen. I et radioforedrag fra 1942 sammenfattede reder og befragter Erik Hoffmeyer betegnede en skipper som "*en navigations- og kokkeuddannet Motorpasser og Jurist, der deltager i indvendig Gerning samt giver en Haand med i det grovere Arbejde. [...] Endelig skal han helst kunne sy Sejl, lave Riggerarbejde, reparere Skuden samt doktorere og lægge Forbindinger, hvis nogen kommer tilskade eller bliver syge i rum Sø [...]*"[36]

Livet ombord i småskibene har været fyldt med arbejde. Ombord på et gammelt træskib har der altid været arbejde, der skulle gøres, hvad erindringerne da også tydeligt viser.

34 Bache, A. O.: *Samling af danske Søfarslove udgivet ved Navigationsdirektoratets Foranstaltning*, 1942, s. 23f.
35 Bent J. Friis.: *Galeasens Kølvand*, s. 94.
36 Hoffmeyer, Erik: *Den Danske Smaaskibsfart – Radioforedrag af Erik Hoffmeyer den 11. Maj* 1943, s. 10.
37 Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, s. 20A.
38 Fragtnævnets arkiv, RA, pakke 521: 1939-1946 Korrespondance, Principielle udtalelser, rater m.v.

Kapitel III – Økonomi og politik

Beskæftigelse

I begyndelsen af århundredet gjorde de begrænsede kommunikationsmuligheder til søs det svært for en skipper selv at finde laster til sit skib. Det enkelte skib var derfor oftest tilknyttet en skibsmægler, enten i en enkelt havn eller med en mægler i hver havn, hvis job det var at indsamle information om laster og tilbyde dem til skibene på hans liste. For denne tjeneste fik han som regel 2-3 % af indtægten i provision.[37] I store byer var der flere forskellige mæglere, i mindre byer oftest kun en enkelt. Endvidere kunne laster fremskaffes gennem befragtningsagenter, som dog kunne være i konkurrence med mæglerne, der foretrak at være enerådende for deres faste skibe. Mæglerne fik oplysninger om lasterne af købmændene, der ejede varene og havde brug for transporten.

Småskibenes laster var meget varierede. Mange laster gik igen såsom cement, mursten, træ etc., men skibene kom også undertiden ud for at fragte usædvanlige ting. I Fragtnævnets arkiv fra 2. verdenskrig er bevaret en liste over approberede, dvs. godkendte, laster fra hele krigen, og den giver et godt indtryk af det meget sammensatte fragtmarked, med laster lige fra aluminiumsaffald, blomsterløg og brunkul over cykeldele og chaussésten til værnemagtsgods.[38]

De mange småskibe var meget synlige i enhver dansk provinshavn i første halvdel af det 20- århundrede. Her ses både jagter, galeaser og skonnerter i Køge havn omkring 1930.
Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

Fragtsejlads opdeles normalt i tramp- og linjefart. Trampfart foregår ved, at et skib sejler mellem forskellige havne med de laster der nu er at få, i modsætning til linjefart der foregår på en fast rute til faste tider. Langt de fleste småskibe sejlede i trampfart, mens enkelte skibe sejlede i en form for linjefart, de såkaldte paketter, der sejlede fast mellem en række havne og derved var hovedforbindelsen videre rundt i landet især for de mange småøer. Enkelte småskibe sejlede også under forhold der i dag ville kaldes time charter-lignende forhold, hvor skibet havde truffet en fast aftale med en leverandør eller købmand om at fragte et antal laster. Det gjaldt for eksempel skipperen S. P. Christensen, der fast sejlede mellem et svensk træværk og til destinationer i Danmark efter at have fundet ud af, at hans skib lige præcis kunne komme igennem den snævre kanal i Sverige, der førte ind til træværket.

Der var laster at få næsten overalt i landet, men flere steder skilte sig ud ved næsten altid at have et stort antal laster til rådighed. En af de store havne for småskibsfarten var Egernsund ved Flensborg fjord. I 1930 var Egernsund det tredje hyppigste hjemsted for småskibe, kun overgået af Marstal og Aalborg. Her var fra 1700-tallet mange teglværker med en stor produktion af mur- og tagsten til hele landet. I 1930 var 20 teglværker i drift med ca. 500 arbejdere ansat[39], og fra skibsbroer tæt ved fabrikkerne blev stenene udskibet med især galeaser. Lastningen var hårdt arbejde, og beskrives af S. P. Christensen i hans erindringer: "*[...] Nogle for mig at se gamle koner, kørte stenene på skinnevogne frem til skibet, og der langede de 4 sten ad gangen om bord til besætningen som igen lod dem lange videre til stuverne 2 mand, det var godtnok et hårdt job, især når asken fra stenene fløj op i Øjnene og hænderne var ved at blive hudløse, der tog c. et par dage at laste.*"[40] Når skibet nåede frem til destinationen foregik losningen med håndkraft på lignende måde. Årets første rejse for de mange småskibe, der hørte hjemme i Egernsund, gik som regel til København, hvor der var gode muligheder for at få en ny last.[41] Selv om København ikke selv havde nogen stor småskibsflåde var det alligevel en hyppigt anløbet havn på grund af den store internationale skibstrafik. Mange varer fra udlandet skulle fragtes videre rundt i landet, hvilket gav stor beskæftigelse. I København lå også Frihavnen, hvor fraværet af havneafgifter gjorde det fordelagtigt at laste og losse.

Der afgik laster til København fra overalt i provinsen med især fødevarer. Det gjaldt for eksempel landbrugsprodukter fra området omkring Limfjorden, hvorfra også cement blev afskibet i store mængder. En anden hyppig last var frugt især fra mindre øer hovedsageligt transporteret med jagter.[42] Disse blev senere nedladende omtalt som pæreskuder. Laster kunne også hyppigt fås på Bornholm i form af skærver, brosten, chaussésten og andre stenprodukter, som var efterspurgt i alle byer. Fra de nordtyske byer var der laster at få

39 Bent Vedsted Rønne (red): *Småskibsfart fra Egernsund og Fjordegnen*, 1994, s. 20.

40 Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, s. 12.

41 Bent Vedsted Rønne (red): *Småskibsfart fra Egernsund og Fjordegnen*, s. 88.

42 Holm-Petersen, F. og A. Rosendahl: *Fra Sejl til Diesel*, bind II, s. 68.

Om vinteren blev skibene som oftest lagt op på grund af de hyppige isvintre. Det gav regulære masteskove i mange havne, såsom her i Marstal omkring år 1900 hvor en del af byens befolkning har taget opstilling ude på isen. Foto: Handels- og Sofartsmuseet, 565:71.

til danske byer med især kul, koks og andet brændsel samt råvarer som stål og jern. Fra både Sverige og Finland kom mange fragter med træ til Danmark.

En anden mulighed for beskæftigelse af småskibene var at deltage i losningen af store skibe. Især tidligt i perioden, da de danske havne endnu ikke var så udbyggede, fandt mange skibe beskæftigelse ved at lægge til på siden af større skibe og få en del af lasten ombord.[43] Oftest skulle småskibene kun transportere lasten ind i havnen, men det kunne også ske, at den skulle fragtes længere væk. Også endnu mindre skibe og både med en lasteevne på helt ned til 15 tons deltog i dette såkaldte lægterarbejde, hvor de mange ture frem og tilbage på trods af de lave rater kunne give en pæn løn.[44]

Enkelte småskibe fandt beskæftigelse i den såkaldte paketfart. Paketfart kan defineres som fragtfartøjer, der sejler på faste ruter til faste tider, og hvor der er mulighed for også at tage passagerer ombord.[45] Paketterne var oftest mindre skibe, og i perioden blev opgaverne løst af både rene sejlskibe, små motorskibe eller dampskibe. Sejlpaketterne var hurtige til at anskaffe hjælpemotorer på grund af konkurrencen med dampskibene, og de fleste sejlpaketter fik allerede motor mellem 1910 og 1920. Enkelte nybyggede motorpaketter var topmoderne, som for eksempel *Ternen*, der blev bygget i Kalundborg i 1920.[46] Den foregreb på mange måder carolinerskibene, der først blev bygget 30 år senere, ved at være fuldt motoriseret med en stor motor på 153 HK og ingen sejl. Af samme type var *Anø*, der blev bygget i 1934 i Svendborg. Man kan undre sig over, at disse moderne typer ikke har vundet indpas tidligere, men de har

43 Wohlfahrt, Eske: *Sofarten fra Fur – et bidrag til Limfjordens sofartshistorie*, s. 18.
44 Frode Schlander: *De mindste skibe hjemmehørende i Svendborg Amt*, MARSTAL
45 Kromann, Erik et al: *Da paketterne sejlede – fra Smålandshavet og Det sydfynske Øhav*, s. 10.
46 Kromann, Erik et al: *Da paketterne sejlede – fra Smålandshavet og Det sydfynske Øhav*, s. 19.

sandsynligvis været dyre i anskaffelse med komplicerede motorer og krævet specialuddannede søfolk.

Paketterne var enten skibe bygget til formålet, eller også blev almindelige små fragtskibe hyret i en kortere eller længere periode. Nogle gange blev småskibene chartret for blot en enkelt returrejse, som for eksempel *L.B. Friis* af Femø, der i 1949 afløste paketten *Marstal* på en enkelt rejse fra Femø til København og Marstal.[47] Ifølge erindringerne var det en god forretning for skipperen, der var godt tilfreds med sin betaling.

Økonomi

Den vigtigste faktor for de sidste sejlskibes indtjening var fragtraten. Fragtraten var den pris, der blev betalt af købmanden pr. ton vare, og var afhængig af varens art og afstanden til endemålet. Branchens forening, *Dansk Sejlskibsrederi for mindre Skibe*, havde derfor som et af sine vigtigste formål at søge indflydelse på fragtraternes størrelse. Det blev blandt andet gjort ved at fastsætte fragtratetabeller, som foreningens medlemmer forpligtede sig til at overholde.

En anden og i stigende grad vigtig, faktor var, hvor længe skibet måtte vente på last, og hvor hurtigt det kunne få losset den igen i bestemmelseshavnen. Skipperne kunne derfor lokkes til at tage en bestemt last ikke kun med høje fragtrater, men også med hurtige laste- og lossetider. I 1949 producerede Danmarks Radio en udsendelse om småskibsfarten, som blev kaldt *Havets Husmænd*. Her interviewede reporteren Ole Kühn en række skippere om deres syn på forholdene. Et af hovedproblemerne der blev fremført ved den aktuelle krisesituation var netop de meget høje laste- og lossetider. Jo længere tid skibet måtte ligge stille og vente, jo færre penge blev der tjent på årsbasis, og i skibenes små økonomier kunne blot et svagt fald i antallet af rejser straks mærkes på bundlinjen. I programmet afsløredes også noget om skippernes tanker om deres erhverv sammenlignet med erhverv på land. Det fremførtes, at skibe havde udgifter lige meget, hvad de laver. Selv om de ligger stille, koster de penge i afdrag på lån, vedligeholdelse og hyre til mandskabet, i modsætning til for eksempel et kontor i land der kan lukke for en periode, uden at det koster noget, i hvert fald ifølge skipperne.

For at støtte småskibsfarten iværksatte staten flere foranstaltninger. I 1927 blev en halv million kr. stillet til rådighed som lån til vedligeholdelse for mindre skibe. Lånene blev givet med en klausul om, at de ikke måtte bruges til nybygninger. I 1930 blev der givet direkte støtte ved at tilbagebetale en del af præmien til den lovpligtige ulykkesforening. Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe ville gerne have flere lånemuligheder, især til nybygning af skibe, og foreslog derfor regeringen en låneordning i 1936, men forslaget blev ikke vedtaget, på trods af at *"[...] det maatte anses for paa krævet, om der fandt en Fornyelse Sted af det gamle og tildels utidssvarende Mate-*

47 Bent J. Friis.: *Galeasens Kølvand*, s. 89.

riel, der var for Haanden."[48] Først i 1940 lykkedes det at få vedtaget en lov, der stillede 500.000 kr til rådighed til lån til nybygninger af mindre fragtskibe. Også i dette tilfælde fulgte der klausuler med, nemlig at der kunne lånes op til 60% af skibets pris, og skibet ikke uden tilladelse måtte sælges til udlandet. Endvidere var det et krav, at der anvendtes danske materialer. Da dette udelukkende gav mulighed for bygning af træskibe blev der indføjet en undtagelse om, at der dog gerne måtte bygges jern- og stålskibe af importerede materialer. I alt blev der lånt 576.000 kr., der blev brugt til at bygge seks træskibe. Under Besættelsen blev der flere gange åbnet lånemuligheder for småskibene, hvilket blev brugt flittigt. I finansåret 1941/42 havde ca. 500 skibe lånt i alt 1 mill. kr., og i finansåret 42/43 brugte mindst 400 skibe over 700.000 kr. Samtidig blev der igen i 42/43 mulighed for statslån til nybygninger, men det gik langsomt på grund af den omfattende materialemangel.[49] I samme finansår blev ekstra lånemidler tilgængelige til primært motorudskiftninger, og det gjorde 471 skibe brug af.[50] En del af støtten blev anvendt til forsøg med brug af gengas[51] til drift af motorer i skibe, men det blev ikke nogen stor succes da anlægget var for tungt og teknisk kompliceret.

Fra *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibes* side var der ikke overraskende stor glæde over disse lånemuligheder og foreningens forretningsfører mente endda, at hvis der ikke havde været disse muligheder, havde der slet ikke været nogen nybygninger overhovedet.[52] Samtidig blev der gjort opmærksom på, at disse midlertidige lånemuligheder snarest burde erstattes af en egentlig skibshypotekbank[53], som havde eksisteret i Holland i flere år, og i høj grad hjulpet med at modernisere ders småskibsflåde. Den hollandske bank skulle angiveligt have givet mulighed for at låne op til 70% af et nyt skibs pris, mod at det gamle skib til gengæld blev solgt ud af landet, og på den måde gennemtvinge en modernisering af hele småskibsflåden. *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* havde i 1946 forsøgt at samle penge ind til en skibshypotekbank, da man mente at hvis der allerede var samlet en pæn kapital sammen af skipperne selv, var det nemmere at få støtte af staten og større virksomheder. Efter en del annoncering i medlemsbladet hørtes der dog ikke mere til det.

Som transportører af varer var småskibene ligesom andre skibe meget afhængige af de økonomiske konjunkturer. Under 1. verdenskrig var importen af gødningsstoffer til landbruget faldet drastisk, og det gav sig udslag i lavere landbrugsproduktion, hvilket fortsatte op i 20'erne.[54] Umiddelbart efter krigens afslutning havde der været et boom i industriproduktionen og især i transporten for at få fyldt de tomme lagre op igen. Dette mål var opnået efter ca. 1½ år, hvorefter en depression satte ind understøttet af centraleuropæiske økonomiske kollapser.[55] Foråret 1920 kaldes også for fredskrisen. Krisen varede frem til midten af 20'erne, hvor den mindskedes især

48 Foredrag af overingeniør Aage H. Larsen fra Handelsministeriet om statsstøtte til skibsfarten bragt i *Medlemsblad – DSFfmS*, 15. januar 1943, s. 5.

49 Ibid, s. 9.

50 *Skipperen – Medlemsblad for DSFfmS*, 1. april 1943, s. 9.

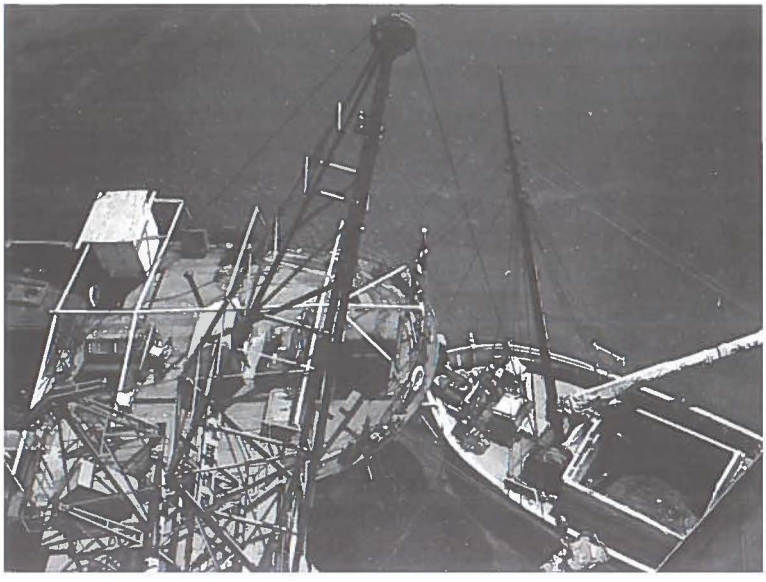
51 Gengas: På grund af manglen på benzin, diesel og petroleum benyttedes i stedet træ, tørv og andre brandbare materialer i såkaldt generatorgasanlæg til at skabe et drivmiddel til motoren.

52 *Medlemsblad – DSFfmS*, 15. marts 1942, s. 8f.

53 Skibshypotekbank: En hypotekbank giver lån mod sikkerhed i et pant, som oftest fast ejendom. Som regel følger der en række betingelser med lånet om hvad pengene må bruges til. Fra *Den Store Danske Encyclopædi*, bind IX, s. 143.

54 Hansen, Svend Aage: *Økonomisk vækst i Danmark - Bind II:* 1914-1970, s. 9.

55 Hansen, Svend Aage: *Økonomisk vækst i Danmark - Bind II:* 1914-1970, s. 22-23.



Når et større skib ankom fra fjerne lande, betød det ofte beskæftigelse for mange mindre skibe skibe. Her er det dampskibet S/S ABSALON, der i 1949 kommer af med en del af sin last til et småskib.

på grund af den mere stabile valutasituation i Europa. Derefter fulgte en række bedre år, og slutningen af 1920'erne kan siges at være blandt de økonomisk bedste i mellemkrigstiden.[56]

Krisen i begyndelsen af 1920'erne ramte sejlskibsrederierne hårdt, og de fleste blev afviklet.[57] Det betød samtidig færre ordrer til træskibsværfterne, og de værfter, der ikke fik omstillet produktionen til motoriserede træskibe og fiskefartøjer, gik konkurs.

Efter det store krak på Wall Street i 1929 blev Europa igen kastet ud i en økonomisk krise. Den kom til at vare næsten hele den første halvdel af 1930'erne. På grund af kriserne blev mange handelsskibe oplagt, og både i midten af 20'erne og begyndelsen af 30'erne var halvdelen af de store skibe oplagt, ifølge Tortzen.[58] I den sidste halvdel af 30'erne begyndte fragtmarkedet for alvor at gå opad igen, blandt andet på grund af den stigende frygt for en ny storkrig. S.P. Christensen fortæller for eksempel, at han ved sejlads på Tyskland i 1939 med blandt andet råjern fik først tredoblet de vanlige rater til 12 kr./ton, og senere på året fik op 20 kr./ton.[59] Dette skyldtes blandt andet, at sejladsen var blevet mere risikofyldt på grund af mineudlægning i de tyske farvande, og mange skibe derfor ikke ville sejle på Nordtyskland længere. Netop jern var en af de farligste laster, da et træskib normalt ikke ville udløse magnetiske miner. Lastet med jern eller stål var skibet magnetfelt til gengæld kraftigt nok til at udløse dem.[60]

Under krigen kom den store mangel på brændsel småskibene til gode, og især tørv fra Jylland til de større byer gav mange laster. Til gengæld gjorde samme forhold som under 1. verdenskrigs sig gældende, på den måde at når der kom færre større skibe med varer til landet, var der også færre varer at fragte rundt i landet for småskibene.

56 Tortzen, Christian: *Sofolk og skibe* 1939-1945 – 1. *Ind i krigen*, s. 124.

57 Mortensøn, Ole (red): *Fem havne – Den industrialiserede havns opkomst og udvikling på Sydfyn og Øerne*, s. 186.

58 Tortzen, Christian: *Sofolk og skibe* 1939-1945 – 1. *Ind i krigen*, s. 124.

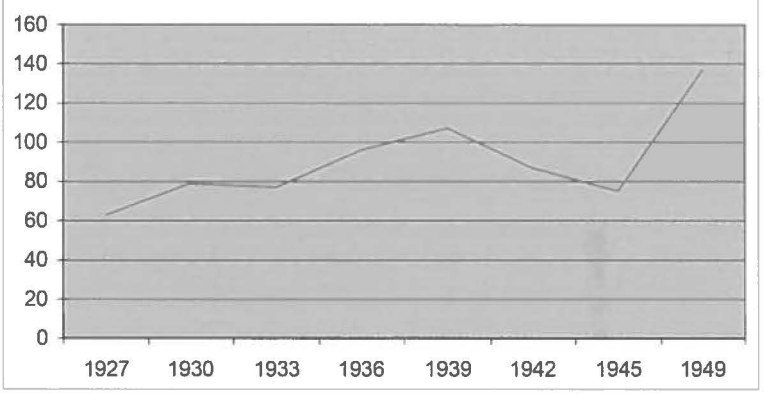
59 Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, s. 31-32.

60 *Skipperen – Medlemsblad for DSFfmS*, 1. maj 1950, s. 4.

I 1944 var der gode laster tilgængelige af især nødvendigheder som fødevarer og brændsel, da transportforholdene på land var yderligere forringet.[61] I 1950 var der ifølge S.P. Christensen "*[...] ret god beskæftigelse til anstændige rater*".[62] Dette står i modsætning til Ole Kühnels radioudsendelse fra december 1949, hvor den ringe fragtsituation ridses op med en manende advarsel om, at hvis det skulle blive isvinter, så skibene blev tvunget til at lægge op, ville mange skippere gå fallit.

Industriproduktionsindeks i Danmark 1927-1949

Kilde: Mitchell, B. R.: International Historical Statistics - Europe 1750-2000, s. 423



Eftersom vilkårene for småskibsfarten er tæt forbundet med samfundets og især industriens konjunkturer ses på ovenstående graf et indeks over industriproduktionen en del af perioden.[63] Krisen i begyndelsen af 1930'erne ses tydeligt, ved at den markante vækst i produktionen blev forvandlet til et svagt fald. Også fremgangen i slutningen af 30'erne ses klart med et knæk ved begyndelsen af 2. verdenskrig.

Konkurrence

Småskibenes primære konkurrenter var igennem hele perioden de udenlandske småskibe, jernbanen og endelig lastbiler.

De danske småskibe mødte en stærk konkurrence fra udlandet, i særdeleshed fra tyske og nederlandske skibe. En af de store importvarer i begyndelsen af århundredet var foderstof, og meget af handelen foregik over Hamborg, hvortil ladningen først blev bragt af udenlandske dampere, og derefter videre til Danmark ofte med tyske eller nederlandske småskibe. I *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* blev dette betragtet som et stort problem, da skibene på vejen hjem tog en returfragt til en, efter foreningens mening, meget lav fragt. Men også den faste konkurrence på hjemmemarkedet sås som et stort problem: "*Næsten endnu værre var det, at mange*

61 Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, s. 47.

62 Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, s. 73.

63 Indekstallene er baseret på en lang række faktorer vedrørende landets industriproduktion, men skal tages med et vist forbehold da mange mindre faktorer bliver overset i et så groft indeks. Se iøvrigt Mitchell, B. R.: *International Historical Statistics – Europe* 1750-2000, s. 419f. Tallene for Danmarks vedkommende er desværre først oplyst fra 1927 og frem, hvilket forklarer grafens sene begyndelsestidspunkt.

af disse Udlændinge, navnlig Hollænderne, blev her i landet og drev Kystfart til meget lave fragter, som de kunne sejle for, fordi de havde hele Familien om Bord".[64] Det blev altså af foreningen set som en uretfærdig konkurrencefordel at have familien om bord, så man sparede udgiften til en husholdning i land. Det var dog heller ikke en helt ukendt praksis hos danske småskippere.[65] Foreningen så konkurrencen som så stort et problem, at de gennem henvendelser til regeringen og pressen forsøgte at få støtte, enten gennem lovgivning eller ved at få købmændene til at tænke mere nationalt. Det gav dog ikke noget resultat. 1. verdenskrig gav et pusterum fra konkurrencen fra især de tyske skibe, men det varede kun kort: "*[...] efter Krigens Slutning myldrede de herop igen fra Hamburg og trykkede Fragterne.*"[66] Efter 2. verdenskrigs slutning var der af den tyske kystskibsflåde på ca. 200.000 tons dødvægt gået 14.500 tons dødvægt til som følge af krigshandlinger. Desuden blev 108.250 tons dødvægt beslaglagt af de Allierede.[67] Denne formindskede konkurrence fra tysk side var naturligvis en fordel for den danske småskibsflåde, men blev samtidigt opvejet af den kraftigt reducerede handel og trafik som følge af krigshandlingerne. Den tyske kystskibsflåde kom hurtigt på fode igen efter krigen. I 1948 var tonnagen oppe på 160.000 tons dødvægt, blandt andet på grund af et stort byggeprogram af især lidt større skibe på omkring 300 BRT. I 1950 blev hovedparten af de konfiskerede skibe leveret tilbage til Tyskland fra de Allierede, og da blev den tyske kystskibsfartsflåde langt større end ved krigsudbruddet. Konkurrencen blev da også hurtigt meget mærkbar efter krigens ophør, hvilket førte til en bemærkelsesværdig henvendelse fra Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe til Fragtnævnet i maj 1948. Foreningen foreslog ganske enkelt, at tyske skibe skulle udelukkes fuldstændigt fra dansk kystfart. Fragtnævnet responderede, at man var klar over at tyske skibe havde en ekstra fortjeneste ved køb og salg af proviant og tobak, der gjorde, at de kunne underbyde danske skibe, men at man i øvrigt mente at et forbud" *[...] vilde stride mod skibsfartens principielle standpunkt, at man ønskede frie og åbne erhvervsmuligheder overalt [...].*"[68] Forbuddet blev ikke til noget. I nutidige ører kan det lyde som et outreret forslag, men det skal tilføjes, at først i 1865 var det blevet tilladt udenlandske skibe at fragte varer indenlands i Danmark og endda kun for "*privilegerede Staters Skibe*"[69], dvs. kun lande som der var indgået aftaler med.

Den anden store konkurrent til småskibsfarten var jernbanen, og her var det især statstilskuddet til banens drift, der var en torn i øjet på mange skippere. Allerede i 1913 mente den nytiltrådte trafikminister ellers, at når jernbanenettet, der i gennem den sidste halvdel af 1800-tallet havde gennemgået en kraftig udvikling, snart var færdigbygget, så skulle DSB kunne drives uden behov for væsentligt tilskud fra statens side. Dette kunne dog ikke opfyldes, da DSB havde brug for store summer til blandt andet at modernisere jern-

64 Rasmussen, L.: *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* 1897-1947, s. 17.

65 Som det for eksempel ses i *Søens Folk*, bind 7: *Skibsfører og skipper*, s. 105 hvor et ungt par der lige har sparet sammen til en part i et skib beslutter sig for at bo ombord i de første år for at spare de penge, der ellers ville være brugt på en husholdning i land.

66 Rasmussen, L.: *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* 1897-1947, s. 19.

67 Kiedel, Klaus-Peter: *Küstenschiffer – Alltag auf Motorseglern, Kümos und Containerfeedern*, s. 10.

68 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september* 1939 – 31. *marts* 1949, s. 46.

69 Bache, A. O.: *Samling af danske Søfarslove udgivet ved Navigationsdirektoratets Foranstaltning*, 1942, s. 429.

Selvom forholdet mellem småskibe og jernbane var præget af konkurrence, var begge transportformer nødvendige for en sammenhængende infrastruktur, især inden de store brobyggerier i 1930'erne. Her lastes tømmer fra jernbanevogne til en skonnert i Kolding havn, sandsynligvis i mellemkrigstiden.
Foto: Handels- og Sofartsmuseet.

banenettet.[70] Konkurrencen inden for fragt mellem landsdelene var ikke stor fra DSB i begyndelsen af det 20. århundrede. I perioden 1913-14 transporterede DSB lidt over 5 mill. tons gods, og heraf var kun ca. 150.000 tons mellem landsdelene. Til sammenligning transporterede skibsfarten i alt ca. 2 mill. tons indenlands.[71] Manglen på broer mellem Sjælland, Fyn og Jylland, foruden jernbanefærgernes begrænsede kapacitet gav her skibsfarten en stor fordel. Endvidere påvirkede de stærkt forhøjede brændstofpriser under 1. verdenskrig også toggangen i negativ retning. Efter krigens afslutning eksploderede mængden af gods på jernbanerne, og forsyningen af kul blev langsomt normaliseret. Samtidigt var jernbanen stadig under udbygning, indtil den i 1929 nåede sin største udstrækning.

Erhvervet havde i hele perioden klaget over konkurrencen fra blandt andet DSB. I slutningen af 1940'erne var der blandt skipperne utilfredshed med, at DSB hvert år havde ca. 70 mill. kr. i underskud, som blev dækket af staten, og at blandt andet småskippernes skattekroner gik til at dække konkurrentens underskud. Endvidere havde DSB indført et rabatsystem, der indebar, at hvis råvarer blev transporteret med DSB, kunne fabrikanten få 50% rabat på at få fragtet de færdige varer. Desuden mente mange skippere, at DSBs fragttakster konstant blev sat ned for at udkonkurrere småskibene.

Derfor arrangerede *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* en storstilet demonstration primært rettet mod konkurrencen fra

70 Steen Ousager: *På sporet 1847-1997 bind 2 – Krige og fornyelse*, s. 37.
71 Steen Ousager: *På sporet 1847-1997 bind 2 – Krige og fornyelse*, s. 50.

DSB, og sekundært mod at tyske skibe varetog den omfangsrige transport med træ fra Finland til Danmark.[72] Et samarbejde blev etableret med den nordjyske forening af langturslastbilchauffører, der planlagde en protestkørsel til København på grund af konkurrencen fra DSB, og der blev forhandlet om at lægge kørslen og sejladsen på samme dag for at skabe størst mulig opmærksomhed.[73] Det lykkedes dog ikke, men den 27. april 1950 samledes ca. 150 småskibe ved Langelinje, og en delegation bestående af foreningens formand Chr. Høy, næstformand Albert Hansen Petersen, forretningsfører Peter Grube, skipper H. Schrøder og skibsreder G. Schiønneman afleverede en skriftlig protest til trafikministeren og handelsministeren. Trafikministeren svarede med det samme, at det var blevet ham pålagt at øge DSBs egenindtægter, hvilket ville ske ved en godstaksforhøjelse på 10%, og oplyste i øvrigt, at skippernes formodning om, at godstaksterne var blevet sat ned flere gange, ikke var rigtigt, og at de i stedet var steget med 37,5% siden 1939.[74] Der kom derudover ingen løfter om at gøre noget ved rabatsystemet for erhvervslivet.

Hos handelsministeren blev der lyttet til problemerne med tyske skibes overtagelse af træsejladsen, og det blev lovet at se velvilligt på eventuelle forslag om at gøre noget ved det. Som et af de sidste punkter blev de dårlige lånemuligheder til fornyelse af skibe drøftet, og her fremlagde handelsministeren et forslag om at udnytte en del, 13 millioner, af den amerikanske Marshallhjælp til dette formål. Diskussionen hos handelsministeren er i noget anekdotisk form refereret af Albert Hansen Petersen til Holger Munchaus Petersen i *Caroline og de andre*, og her fremgår det at lånene først blev foreslået som 10-årige, men blev forhandlet til i stedet at være 25-årige, hvilket ville give mere luft i skippernes økonomi.[75] Samtidigt blev renten aftalt til at blive 3½%, samt at et personligt indskud på 20% var nødvendigt.

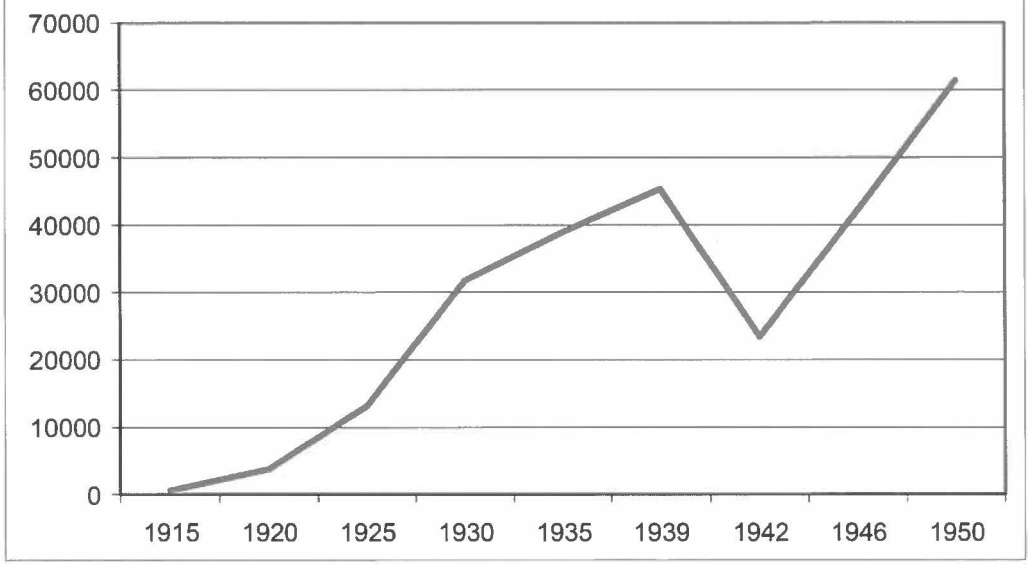
Protestsejladsen gav samtidigt en stor presseomtale, og der kom mange læserbreve til støtte for småskibsejladsen, blandt andet fra A.P. Møller der i Nationaltidende sammenlignede småskipperne med husmændene, på land der havde fået stor støtte af staten. A.P. Møller skrev: "*Hvad vilde nu disse Husmænd sige, hvis Statsmagten med stort Underskud drev store Landbrug og undersolgte til Priser, som Husmændene ikke kunne bestaa ved? Der vilde rejse sig en Storm – og et saadant Forhold er utænkeligt.*"[76], og tilsluttede sig dermed småskibenes protest mod konkurrencevilkårene.

I den senere litteratur om protestsejladsen er der blevet lagt stor vægt på det største af resultaterne, nemlig de gode lånemuligheder. En gennemgang af relevante numre af medlemsbladet for *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* afslører dog, at det ikke var et prioriteret emne ved protestsejladsen, og at man fra foreningens side lagde større vægt på de øvrige resultater, der blev opnået. Dette er i nogen grad blevet overset af den eksisterende litteratur.

72 *Skipperen - Medlemsblad for DSFfmS*, 15. april 1950, s. 3 og 1. maj 1950, s. 3.
73 *Skipperen - Medlemsblad for DSFfmS*, 15. februar 1950, s. 8.
74 *Skipperen - Medlemsblad for DSFfmS*, 1. maj 1950, s. 5.
75 Petersen, Holger Munchaus (red.) et al: *Caroline og de andre*, s. 40.
76 *Skipperen - Medlemsblad for DSFfmS*, 1. maj 1950, s. 8.

Antal erhvervsmotorkøretøjer i brug i Danmark 1915-49

Kilde: Mitchell, B. R.: *International Historical Statistics - Europe 1750-2000*, s. 735ff



Den tredje store konkurrent til småskibene var transporten med lastbil. Før 1. verdenskrig var vejtransport med lastbil en sjældenhed, både på grund af lastbilernes ringe hastighed og kapacitet samt vejenes tilstand. Efter krigen begyndte vejtrafikken at stige markant, især inden for persontransporten hvor antallet af rutebilruter fordobledes til næsten 700 fra 1922 til 1924.[77] Samtidig steg antallet af lastbiler fra 930 i 1917 til 12.924 i 1925.[78] I forhold til småskibene havde lastbilerne dog kun en ringe kapacitet pr. vogn, hvilket var medvirkende til, at lastbilerne i hele perioden forblev en mindre konkurrent end jernbanen.

Antallet var hastigt stigende igennem mellemkrigstiden, men faldt drastisk under besættelsen, hvilket skyldtes de mange køretøjer, der blev henstillet på grund af brændstofmangel. Straks efter besættelsen steg antallet hurtigt igen, og konkurrencen må have været særdeles mærkbar for småskibene.

I 1930'erne blev både jernbanedriften og vejtrafikken præget af åbningerne af Lillebæltsbroen i 1935 og Storstrømsbroen i 1937, der gav nye muligheder for hurtig landtransport. Samtidig begyndte motorfærger med vogndæk for biler at sejle og understøttet af vejnettets kraftige udvidelse gav dette ekstra kraft til væksten i antallet af motorkøretøjer.

Situationen for konkurrencen mellem de forskellige typer transport sammenfattes præcist af Hans Chr. Johansen i tredje bind af

77 Steen Ousager: *På sporet 1847-1997 bind 2 – Krige og fornyelse*, s. 152.

78 Steen Ousager: *På sporet 1847-1997 bind 2 – Krige og fornyelse*, s. 157.

DSBs jubilæumsværk *På sporet* 1847-1997. Her gør han rede for, at mens jernbanedriften modtog støtte til drift og anlæg af nye baner, måtte skibs- og luftfarten betale afgifter for brug af faste anlæg som havne og lufthavne og endvidere betale for registrering i de relevante registre, så det i alt var udgiftsneutralt for staten. Motortrafikken betalte ikke direkte for brug af veje og broer, men til gengæld betalte den afgifter som vægtafgift, brændstofafgift og som de øvrige transportformer, registreringsafgift. I alt var disse afgifter så høje, at staten havde overskud på motortrafikken.[79] Motortrafikken var også steget kraftigt efter krigen i takt med at forsyningen af brændstof blev normaliseret, og i 1950 foregik ca. halvdelen af al godstransport i Danmark med lastbil. Skibsfarten stod for ca. 18% og jernbanen for resten.[80]

Ejerforhold

Fire forskellige former for ejerskab var almindelige for de sidste sejlskibe. Den mest almindelige var, at skipperen selv ejede sit skib. Det kunne være arvet eller finansieret gennem et lån, og skipperen selv var derved på en gang både skibsfører og reder. Hovedparten af medlemmerne i organisationen *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* var selvejere.[81] Denne ejerform gav den størst mulige frihed for skipperen. At det var af stor vigtighed, blev for eksempel understreget under besættelsen ved modstanden mod det statslige Fragtnævn og i nytårshilsenen i *Medlemsblad for DSFfmS* i 1942: *"Den danske Smaaskipper er af Natur og Vane en fri Mand, maaske den frieste som lever indenfor vort Samfunds Rammer [...]"*.[82] Småskibsfartens skippere blev især sidst i perioden tit sammenlignet med husmænd, og det er ikke noget helt misvisende billede. Både skipperen og husmanden var afhængig af sin egen arbejdsindsats for at klare sig, og de havde sjældent mulighed for markante stigninger i det sociale hierarki. Ligeledes var de begge bundet til deres produktionsvirksomhed, hvor de i nogen grad stod alene med kun lidt ekstern hjælp.

Et skib kunne også være ejet af en enkelt reder, der så hyrede en skipper for at sejle for sig. For nogle skippere var det en måde at tjene penge til indskuddet i eget skib. For at sikre at skipperen ydede sit ypperste, var en del af hans løn som regel den såkaldte *kaplak*, hvilket var en procentdel af bruttoindsejlingen. Derfor var det også direkte i skipperens egen interesse, at sejladsen gik så godt som muligt.

En tredje ejerform var aktieselskabet. Det drejede sig som regel om større rederier, der kunne sprede risici og investeringer over mange skibe. Derfor var aktieselskaberne ofte i besiddelse af mere moderne skibe end de øvrige ejerforhold.

Den fjerde og sidste ejerform i den undersøgte periode var partsrederiet. I et sådant rederi indskød hver partreder en del af skibets

79 Hans Chr. Johansen: *Jernbanerne i bilismens skygge, På sporet* 1847-1997, bind III, s. 8f.

80 Hans Chr. Johansen: *Jernbanerne i bilismens skygge, På sporet* 1847-1997, bind III, s. 20.

81 *Medlemsblad for DSFfmS*, 15. januar 1935, s. 5.

82 *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. januar 1942, s. 3.

indkøbssum, og herefter blev regnskabet for sejladsen gjort op en gang om året. Her fik hver partsreder så en del af udbyttet, i forhold til hvor stor part af skibet, han ejede. Havde det været et dårligt år med underskud, hæftede hver partsejer med sin personlige formue. Et partsrederi var en forholdsvis enkel opbygning. Skipperen var som regel selv partsreder, og de øvrige var ofte familie og venner fra hjembyen. Parterne kunne købes og sælges mellem partshaverne, og undertiden blev de koncentreret på en enkelt reders hænder. Ved salg af skibet delte partsrederne salgssummen, og dermed var partsrederiet opløst.

Et eksempel på et partsrederi er rederiet M/S Sif, der drev den tremastede skonnert *Sif* af Marstal.[83] Rederiet blev stiftet i 1922, hvor de kommende partsredere besigtigede skibet hos en skibsmægler i København, og senere købte det for 38.000 kr. Skibet var bygget i 1918 i Korsør, og var altså kun knap 4 år gammelt, da det kom til at danne basis for det lille rederi. Det blev hurtigt sat i fart med den største partshaver, C. Raahauge, som kaptajn. I 1922 fik skibet brutto opsejlet 24.645 kr., hvilket gav et udbytte på i alt 1.000 kr. til partshaverne. I forhold til kommende år var det et ringe udbytte, men det er rimeligt at antage, at der i forbindelse med etableringen af rederiet og indkøbet af skibet og dets klargørelse har været en række udgifter. Desværre er kvitteringsbogen for de første år ikke bevaret, så det er ikke muligt at se, hvordan parterne er fordelt før 1933. Året efter stiftelsen, i 1923, blev udbyttet til partshaverne hele 9.000 kr., hvilket svarede til 24% af den opsejlede bruttoindtægt på 36.465 kr. Udbyttet til partshaverne blev aldrig igen så højt i rederiets levetid, men lå i *Sifs* tid som sejlskib fra 1922-1930 på 12% i gennemsnit.

I 1931 blev der indsat motor af mærket Tuxham på 120 HK i *Sif*. Samtidig med at motoren blev lagt ind, blev også kahytsforholdene forbedret, og den agterste mast blev fjernet, så *Sif* nu kun var en tomastet skonnert. I regnskabsmaterialet fremgår det, at rederiet indskød 18.000 kr. til indlæggelse af motor, hvilket må formodes også at inkludere udgiften til den øvrige ombygning. I *Sifs* regnskab ses det, at der blev lagt 7.000 kr. til side af indtjeningen i 1930, og at der samtidig, i januar 1931, blev optaget en panteobligation på 10.000 kr. i Spare- og Laanekassen i Marstal med både partsrederne og deres hustruer som kautionister. Ombygningen til ca. 18.000 kr. svarer til lidt over det halve af skibets værdi på 34.000 kr.

Indsættelse af motor og forbedring af kahytsforholdene lagde beslag på en del af lastrummet, og *Sif* kunne nu kun laste 165 tons i forhold til 185 tons før ombygningen.

Fra 1933 er kvitteringsbogen for rederiet bevaret og giver mulighed for at se på fordelingen af rederiets parter. Den altovervejende del af skibet ejedes af kaptajn Raahauge, der ejede 85% og hans kone der ejede 2%. De øvrige parthavere var en malermester, der

83 Tal og data om SIF stammer fra regnskabsmateriale bevaret på Marstal Søfartsmuseums arkiv, se kildeoversigten til slut.

ligeledes ejede 2%, en sagfører med 2%, en forretningsfører der ejede 4%, en fiskehandler med 3% og endelig en Ludvig Johansen uden stillingsbetegnelse, der også ejede 2%. De kommende år købte kaptajnen flere parter i rederiet, først i slutningen af 1935 sagførerens og i 1936 malermesterens andel, og ejede da i alt 89%. Det er derfor ikke usandsynligt, at skipperens opkøb også strækker sig længere tilbage i rederiets historie, dvs. at han har ejet en endnu mindre del ved partrederiets oprettelse i 1922.

De sidste fem partredere forblev i rederiet indtil opløsningen i 1940, hvor skibet blev solgt til W. Hansen i Køge for 66.794 kr. og omdøbt til *Dina*. Herefter blev salgssummen samt kassebeholdningen delt mellem parthaverne. I tiden som motorskib havde *Sif* givet parthaverne et gennemsnitligt årligt udbytte på 7,2%. I hele dets levetid havde det i alt brutto indsejlet 575.703 kr.

Det var almindeligt, at småskibene blev solgt igen og igen. I nogle tilfælde blev skibene solgt ganske ofte, som for eksempel skonnerten *Erna*, der efter bygningen i 1908 blev solgt ikke mindre end 11 gange frem til dens sidste salg i 1968.[84] I forbindelse med et salg kunne typen af ejerskab skifte, som for eksempel hos skonnerten *Freia* af Rønne. Skibet blev bestilt af et aktieselskab ved navn 'Freia', der fik skibet bygget på Bornholms Maskinfabrik i 1896. Herefter blev det først i 1904 og dernæst i 1912 solgt til to forskellige skibsredere, inden det i 1914 blev overtaget af et partsrederi.[85] I 1932 blev skibet igen solgt, og denne gang til et andet partsrederi. Skipperen på *Freia* fra 1912-49, H. C. Hansen kaldet Freia-Hansen, opkøbte gennem sin tid som kaptajn flere og flere anparter i skibet, indtil han til sidst ejede over halvdelen.

Organisering

I slutningen af 1800-tallet blev det almindeligt for mange faggrupper at organisere sig. Det gjaldt også skibsredere, hvor først dampskibsrederne blev organiseret i Dansk Dampskibsrederiforening i 1884 i København. Nogle år senere fulgte sejlskibsrederne efter med stiftelsen af Dansk Sejlskibsrederiforening i Marstal. I lyset af oprettelse af disse to foreninger, besluttede en række småskippere i begyndelsen af 1897, at der også skulle være en forening for de mindste skibe. Efter flere møder mellem skipperne, blev de enige om at danne en sammenslutning, der skulle være en del af sejlskibenes forening. Den blev stiftet i marts og fik navnet Dansk Sejlskibsrederiforenings Afdeling for mindre Skibe.[86] I alt 320 skibe blev medlemmer, og der blev stiftet lokale afdelinger i mange søfartsbyer. I januar 1911 besluttede medlemmerne at udmelde afdelingen af Dansk Sejlsskibsrederiforening og blive en helt selvstændig forening, med navnet Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe. Samtidig begyndte foreningen at udgive sit eget blad hver fjortende dag, i stedet for som tidligere at have en side i Dansk Søfartstidende, der blev udgivet af Dansk Sejlsskibsrederiforening.[87]

84 Vejle Stadsarkiv, pakke: Rederiet S.P. Christensen p,k,s,r 1908-1982, A 6065, lb. nr. 1-23, læg 12.

85 Thalund, Henning: "FREIA – 100 år i søen", s. 73.

86 Rasmussen, L, og Grube, Peter: *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe* 1897-1947, s. 3-4.

87 Rasmussen, L, og Grube, Peter: *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe* 1897-1947, s. 12ff.

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe udgav et medlemsblad, der indeholdt relevante nyheder for foreningens medlemmer, både af politisk og foreningsmæssig art. Som det ses på forsiden af bladet fra 1948 var bladet også præget af reklamer for produkter med til småskibene. Bladet udkommer stadig, er i 2010 nået til 100. årgang og har indholdsmæssigt ikke ændret sig væsenligt fra begyndelsen. Foto: Handels- og Sofartsmuseet.

SKIPPEREN

MEDLEMSBLAD FOR

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING FOR MINDRE SKIBE

Nr. 18 | 15. September 1948 | 38. Aargang

LOSSESPIL

FAABORG

Hurtigere Igangsætning
Større Effekt
Bedre Økonomi
med
"VØLUND"
RAAOLIEMOTOR MED
Koldstart

William H. Jansens Skibsreparation
Helleruptvej 27 — Telefon Hellerup 3016

Reparation af Jern- og Træskibe Motor- og Maskinværksted
Limfjords-Værftet A/S
Alt Smede og Svejsearbejde udf. Bedding til 175 Tons Egenv.
Telefon 8040 Vestre Havn, Aalborg

½ Hobro Skibsværft
Reparationer

I begyndelsen af århundredet havde flere nordeuropæiske rederiforeninger forsøgt at indføre en minimumstakst for fragter, men det var i første omgang blevet en fiasko.[88] Konkurrencen mellem de enkelte skibe om at få fragter var hård, og ofte gik fragten til det skib som bød lavest. Det førte til ringe indtjening, og derfor opstod tanken om en fastsat minimumsfragt, som foreningens medlemmer forpligtede sig til at ikke at gå under. I årene før 1. verdenskrig førte de lave fragtrater, til at Dansk Sejlskibsrederiforenings Afdeling for mindre Skibe forstærkede arbejdet for faste minimalfragter, hvilket i nogen grad blev gennemført inden krigsudbruddet. Selv om det ikke skortede på opfordringer fra foreningen til skipperne om at overholde minimalfragterne, var der flere tilfælde af, at skipperne underbød fragterne for at få lasten.[89]

88 Rasmussen, L.: *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* 1897-1947, s. 20f.
89 *Medlemsblad for DSFfmS*, nr. 5 1. marts 1915, s. 5.

I praksis fungerede minimalraterne ved, at der i foreningens årbøger blev trykt tabeller med en grundtakst pr. ton mellem udvalgte havne. Hertil kom en tabel med modifikationer for lasttypen. Mursten, hvede, kul etc. skulle ikke modificeres, men for eksempel var der 10% tillæg for kartofler og dansk byg, mens amerikansk byg gav hele 20% tillæg til grundtaksterne. Taksterne kunne også justeres den anden vej. Det skete for eksempel ved brænde, der gav 7/10 af basisfragten pr. rummeter.[90]

Minimalfragterne blev i nogen grad unødvendige ved udbruddet af 1. verdenskrig, hvor fragtraterne steg meget hurtigt. De blev først nødvendige igen efter krigen, hvor der var rigelig tonnage til rådighed og derved lavere priser. I samarbejde med de tilsvarende svenske og tyske foreninger blev minimalfragtrater langsomt indført, dog ikke uden problemer, da foreningens egen medlemmer undertiden selv underbød minimumsraterne for at sikre sig fragterne. I 1920 betragtede foreningen fragtraterne for gennemført for både Danmark, Sverige og Tysklands vedkommende med minimumsrater svarende til tre gange førkrigsraterne. Der var altså sket en kraftig stigning af raterne under krigen. DSFfmS indgik også overenskomster med de fleste firmaer, der gav firmaerne 10 % rabat på fragterne, hvis de benyttede danske skibe, der var medlemmer af foreningen til transporten.[91]

I Norge havde 'Norske Kystfartøiers Forening' i løbet af 1920'erne etableret et lignende system med minimumsrater, men også her var der problemer med solidariteten blandt skipperne, og allerede i 1931 brød systemet sammen igen.[92] I 1935 blev en ny forening oprettet, 'Norske Fraktefartøiers Landsforening', der havde større succes med gennemførelsen af faste fragtrater.

Foreningens minimalfragter gav dog også anledning til kritik, for eksempel fra landstingsmanden konsul Birch fra partiet Venstre, der talte imod de faste fragter i dagspressen i 1925. Han mente, at fri konkurrence klart var at foretrække, da man for eksempel kunne formode, at en skipper der tit kom tilbage til sin hjemhavn kunne have en fast aftale om at tage varer billigt med hjem for en lokal købmand, men det ville jo være umuligt med faste fragter. Konsulen gjorde også opmærksom på, at dansk industri altid havde næret en forkærlighed for danske skibe, men hvis man ikke droppede idéen om minimalfragter, så "*frygter jeg for, at Kærligheden vil kunne slaa over i Animositet.*"[93], altså at så ville industrien i højere grad benytte udenlandske billigere skibe. Konsulens artikel blev refereret i foreningens blad til oplysning for medlemmerne, og nogle numre senere kom der et svar fra foreningens forretningsfører, translatør Rasmussen. Han skrev en vred replik, hvor han blandt andet fortalte konsulen "*At De ikke har noget Kundskab til det Erhverv De angriber, Smaaskibsfarten, ligesaalidt som til almindelig Nationaløkonomi, er jo kun en halv Undskyldning; man bør i saa Fald tie om den Slags*

90 *Aarbog for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe* 1920-1921, s. 17ff.

91 Rasmussen, L.: *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* 1897-1947, s. 22.

92 Bakka Jr, Dag: *Langs kysten i femti år – Kystfart og fraktenæring* 1946-1996, 1997, s. 17.

93 *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. maj 1925, s. 7.

Den sydlige Østersø blev hyppigt besejlet farvand af danske småskibe. Her er det skonnerten HERCULES af Marstal ud for Stettin i begyndelsen af det 20. århundrede.
Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

Emner."[94] Endvidere mente han, at *"I øvrigt er selve Deres Tale i Rigsdagen saadan i Form og Indhold, at man kun kan forbavses over, at Tingets Tid faar Lov til at bruges på den Slags."*[95]. Man kan undre sig over, at konsulens argumenter mod minimalrater ikke blev imødegået, men at der i stedet udelukkende kom et personligt angreb som replik.

Nogle år tidligere, i 1921, var der fremkommet yderligere kritik, da Handelsstandens Fællesrepræsentation havde sendt en skrivelse ud til alle landets handelsstandsforeninger om ikke at benytte minimalraterne, da de forhindrede den fri konkurrence, som ifølge repræsentationen var at foretrække.[96] Selv om kritikken ikke så ud til at påvirke foreningens bestræbelser på at opretholde taksterne, skete der alligevel store ændringer på området i efteråret 1925. De faste minimumsrater for tysklandsfarten brød sammen, angiveligt fordi danske skibe ved flere lejligheder havde underbudt dem i Tyskland.[97] Fragtsituationen blev efter foreningens mening meget dårlig, da nye smådampere og rene motorskibe blev indsat fra udlandet, men værst var det, at kronens værdi var stigende. Med en høj kroneværdi betød det stigende udgifter for de udenlandske købmænd der ville benytte danske skibe til transporter. For at forsøge at bevare fragtraterne diskuteredes det i medlemsbladet, hvorvidt man skulle revidere taksterne oftere end en gang om året, nemlig på foreningens generalforsamling ved årsskiftet. Resultatet blev, at man nedsatte minimumsraterne med 10%, hvilket skabte røre blandt skipperne. Blandt andet var det en af årsagerne til, at en stor del af skipperne

94 *Medlemsblad for DSFfmS*, 15. juli 1925, s. 3.
95 *Medlemsblad for DSFfmS*, 15. juli 1925, s. 4.
96 *Medlemsblad for DSFfmS*, 15. jan 1921, s. 3.
97 *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. oktober 1925, s. 3.

fra Limfjordsområdet meldte sig ud af foreningen og dannede en ny.

En af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibes succeser var støtten til medlemmernes processager. Ofte opstod der uenighed mellem en skipper og enten mægleren eller købmanden, og mange skippere afholdt sig tidligere fra at anlægge sag, da det kunne være både bekosteligt og besværligt. Derfor begyndte foreningen, da den var blevet selvstændig at støtte medlemmer i at føre proces ved domstolene. Det så ud til at være stærkt tiltrængt, da der for eksempel i 1917 blev ført 87 sager[98], og i 1920 ikke mindre end 123 sager.[99] De mange førte sager så ud til at gøre indtryk på mæglerne og købmændene, da der ifølge foreningens forretningsfører ikke længere sås de samme eksempler på, at købmændene "*sjoflede skipperne*".[100] Til gengæld begyndte der med større hyppighed at komme opfordringer i medlemsbladet, til at skipperne skulle vise mådehold i deres sagsanlæg og ikke forlange liggepenge[101] for tre timers venten i en havn. Det forekommer sandsynligt, at succesen med processagerne har fået skippere i rigelig grad til at holde på deres ret.

Man forsøgte også fra foreningens side, at få regeringen til at sende statslige fragter med småskibe i stedet for at bruge de større skibe. I 1915 blev der for eksempel rettet henvendelse til regeringen, om at foreningens medlemmer skulle have førsteret til et større parti skærver fra Bornholm. Da man mente, at forholdende under krigen havde begunstiget den større skibsfart og forringet kårene for småskipperne, anså man det for rimeligt, at denne store last skulle gå til småskibene.[102] Der blev derfor afsendt et brev til Trafikministeriet, hvori der redegjordes for krigens betydning for småskibe, hvor man især gjorde opmærksom, på at de fleste småskibe nu måtte nøjes med at sejle inden for Skagen, og at mange østersøhavne var lukkede.[103]

Der var ved samme lejlighed enighed om, at skulle man ikke få kravet gennemført, skulle alt sættes ind på at holde hollænderne væk fra det danske marked. Konkurrencen fra hollænderne blev ved generalforsamlingen ved årsskiftet 1914/1915 kaldt for "*Smudskonkurrence*", og firmaer der valgte de hollandske skibe til fordel for et dansk blev beskyldt for at producere "*radikal Socialisme*".[104] Andre nationers handel blev også diskuteret, og mens der var enighed om, at mens man ikke havde noget imod svenskerne, ansås tyskerne af flere som lige så slemme som hollænderne. Flere mente dog, at det ville være for farligt at udelukke dem på grund af den store handel på Tyskland mange af de danske småskippere deltog i.

Efterhånden fik foreningen flere og flere opgaver efter ønske fra medlemmerne, og fra 1931 oprettedes også en sygesikringskasse.[105]

Lige fra foreningens stiftelse i 1897 havde der været en øvre grænse for, hvor store skibe man ønskede optaget i foreningen. Fra begyndelsen var grænsen 60 BRT, men blev sat op til 80 BRT i 1909[106], og senere hævet først til 100 BRT og siden 150 BRT i 1918 efter megen

98 *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. februar 1918, s. 4.
99 *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. februar 1920, s. 4.
100 *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. februar 1921, s. 4.
101 Hvis lasten eller skibets afsejling blev forsinket, kunne skipperen kræve betaling for ventetiden. Det blev kaldt liggepenge.
102 *Medlemsblad – DSFfmS*, 1. februar 1915, s. 3.
103 *Medlemsblad – DSFfmS*, 15. februar 1915, s. 4.
104 Begge citater fra *Medlemsblad – DSFfmS*, 1. februar 1915, s. 5.
105 *Skipperen - Medlemsblad for DSFfmS*, 15. april 1943, s. 8.
106 *Dansk Søfartstidende*, årgang 1909, s. 57.

diskussion[107]. Det er interessant, at på kun ni år, blev den øvre grænse næsten tredoblet. Især den sidste forøgelse op til 150 BRT har åbnet mulighed for en ny type medlemmer, da grænsen for hvor store skibe der kunne føres med sætte- og kystskipperbevis, hvilket var det mest almindelige i foreningen, som nævnt kun gik til 100 BRT. Skibe over denne størrelse skulle have en skipper med enten styrmandsbevis eller skibsførerbevis. Søloven af 1916 åbnede dog mulighed for, at en sætteskipper, der i over fem år havde ført et skib over 20 BRT i fast rute, kunne få tilladelse til at føre skibe op til 150 BRT[108], men denne tilladelse blev i praksis sjældent givet før 2. verdenskrig.

I 1942 blev der stiftet en ny organisation for kyst- og sætteskippere med navnet Dansk Skipperforening af 1942.[109] Ved begyndelsen af 2. verdenskrig var medlemmer af Sømændenes Forbund blevet uddannet kyst- og sætteskippere, men da forbundet af princip nu kun skaffede arbejde til menige søfolk og ikke til arbejdsledere, som skipperne blev kategoriseret som, opstod der et behov for en ny specialiseret forening. Efter en række møder på værtshuse i København blev Dansk Skipperforening af 1942 derfor dannet i april, og foreningen havde som et af sine hovedformål, udover organisering af skippere, at få sat grænsen op for hvor store skibe en uddannet kyst- eller sætteskipper måtte føre.[110] Foreningen søgte derfor sidst i besættelsen regeringen om en forhøjelse af tonnagegrænsen med 50 BRT. Regeringen var ikke parat til at ændre loven, men var villig til at give en stående dispensation til skibe på 150 BRT, så i realiteten fik foreningen sine krav gennemført.[111]

Efter besættelsens ophør begyndte foreningen at arbejde på at få oprettet en egen a-kasse for medlemmerne. Under krigen havde Dansk Skipperforening været en del af Sømændenes Forbund, men her ville man gerne afslutte samarbejdet. Antallet af medlemmer i Skipperforeningen var for lavt, til at man kunne oprette sin egen a-kasse, og der søgtes derfor samarbejde med andre organisationer. Efter lang tids forhandling, først med Funktionærforbundet og siden med Foreningen af Arbejdsledere i Danmark, blev Skipperforeningen optaget i sidstnævnte i 1951.[112]

Enkelte steder blev der oprettet lokale organisationer uden om DSFfmS. Det gjaldt for eksempel for skipperne omkring Limfjorden, der i 1933 oprettede foreningen Limfjordsskippernes Sammenslutning som en del af Dansk Sejlskibsrederiforening, der som sagt organiserede de større sejlskibe.[113] Det vigtigste formål for Limfjordsskippernes Sammenslutning var, ligesom Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, at få indført minimumstakster for fragterne. Samtidig forpligtede medlemmerne sig til at betale 3% af deres bruttofragter til en kasse, der kunne hjælpe skippere, der uden skyld havde haft svigtende indtjening. Foreningen blev en succes, og selv om den ikke kom til at omfatte alle skibe i fjordsejladsen, blev de faste fragtrater i store træk indført.

107 *Medlemsblad – DSFfmS*, 1. februar 1918, s. 8.
108 *Aarbog for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe* 1918-1919, s. 98ff.
109 *Coasterfarten – Jubilæumshæfte* 1942-1982, s. 7.
110 *Coasterfarten – Jubilæumshæfte* 1942-1982, s. 10.
111 *Coasterfarten – Jubilæumshæfte* 1942-1982, s. 13.
112 *Coasterfarten – Jubilæumshæfte* 1942-1982, s.14f.
113 Wohlfahrt, Eske: *Søfarten fra Fur – et bidrag til Limfjordens søfartshistorie*, s. 19ff.

Om forholdet mellem Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og Dansk Skipperforening er der ikke fremkommet nogen materiale om. Nøgternt set er der ikke nogen konflikt mellem de to foreninger, da DSFfmS hovedsageligt organiserede selvejere, mens Skipperforeningen af 1942 optog skippere ansat i rederifart. De to foreningers mål var også i høj grad de samme, da også Skipperforeningen arbejdede for at få løftet grænsen for hvor store skibe en sætteskipper kunne føre.

Ligeledes under krigen blev Rederiforeningen af 1941 dannet som organisation for større motoriserede sejlskibe.[114] Mange af disse skibe sejlede også i indenrigsfart, og var derfor direkte konkurrenter til småskibene.

Fragtnævnene

Under 1. verdenskrig skete der en voldsom stigning i fragtraterne. Fra den danske regerings side var man indstillet på, at fragtraterne ikke skulle have lov at stige frit, men skulle begrænses af hensyn til forbrugerne. Skibsrederne var imod tanken og fremførte, at hvis danske skibe blev pålagt maksimalfragtrater[115] ville transporten i stedet gå til de mange udenlandske skibe, der også sejlede i Danmark.[116] Fra den danske regerings side optoges der derfor kontakt med de øvrige skandinaviske lande om et fælles tiltag. Halvvejs inde i 1. verdenskrig, i 1916, oprettedes det såkaldte Fragtnævn i Danmark, der havde til opgave at regulere fragtraterne og fordelingen af kul til dampskibene. Fragtnævnets opgaver gjaldt kun de større skibe, og redere for større sejlskibe skulle blot rapportere en gang om måneden vedrørende deres skibe på 500 BRT eller derover.[117] Hen imod krigens slutning blev Fragtnævnet suppleret med et Sejlskibsnævn, der hovedsageligt kom til at bestå af medlemmer fra *Dansk Sejlskibsrederiforening*, der organiserede de større sejlskibsredere. Angiveligt brugte det nye Sejlskibsnævn slet ikke sine muligheder for indflydelse på de større sejlskibe.[118] Nævnene kom derfor ikke til at spille en stor rolle for de mindre skibe, og Fragtnævnet skulle ifølge *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* endda under 1. verdenskrig være blevet overrasket over, at der fandtes hele 600 småskibe i Danmark med en lasteevne på i alt 40.000 tons dødvægt.[119]

Et andet samtidigt nævn, Transportnævnet, fik dog større indflydelse på småskibene. Det blev oprettet med beslægtede opgaver som Fragtnævnet, blot for jernbanerne. Dets primære funktion var at få mindsket trafikken på jernbanerne som krævede dyrt importeret kul og olie, og i stedet flytte transporterne over på sejlskibe[120], der ikke krævede dyre udenlandske tilførsler af brændstof. Hvor Fragtnævnet var sammensat af repræsentanter for skibsrederne, kom DSB også til at præge Transportnævnet, men slet ikke i samme grad.[121] Efter forhandlinger med *Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe* blev der indført maksimalfragter på fragter, der nu blev fragtet

114 Petersen, Holger Munchaus (red.) et al: *Caroline og de andre*, s. 13.

115 Der opereres med tre forskellige typer fragtrategrænser. Minimumsrater betyder, at der er fastsat en grænse for hvor lav raten må være. Standardrater betyder at der udelukkende sejles til den fastsatte rate, mens maksimumsrater indebærer at der ikke må sejles til rater højere end denne.

116 Christensen, Benny: "Forholdet mellem staten og skibsfarten under første verdenskrig indtil fragtnævnets oprettelse". s. 137.

117 Mikkel Kühl: *Marstals handelsflåde* 1911-1921, s. 53.

118 Mikkel Kühl: *Marstals handelsflåde* 1911-1921, s. 54.

119 Rasmussen, L.: *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* 1897-1947, s. 21.

120 Steen Ousager: *På sporet* 1847-1997 *bind* 2 – *Krige og fornyelse*, s. 94.

121 Steen Ousager: *På sporet* 1847-1997 *bind* 2 – *Krige og fornyelse*, s. 96.

med foreningens skibe i stedet for med DSB.[122] Foreningen var ikke begejstret for dette, da man foretrak minimumsrater, men accepterede det, da mængden af fragter var stigende. Til gengæld kunne Transportnævnet skaffe fragter fra blandt andet Ernæringsrådet med transporter fra limfjordsområdet til København. Endvidere blev der opfordret til indkøb af træ i Sverige på grund af den omfattende brændselsmangel.

I tiden op til udbruddet af 2. verdenskrig kunne der trækkes på erfaringerne fra Fragtnævnet fra 1. verdenskrig, og da Ministeriet for Handel, Industri og Søfart i foråret 1939 henvendte sig til *Dansk Dampskibsrederiforening* for at høre deres mening angående oprettelse af et statsligt nævn, havde de ingen indvendinger.[123] Dette nye nævn skulle udfylde de samme funktioner som Fragtnævnet under 1. verdenskrig, og dagen efter 2. verdenskrig brød ud, blev det nye fragtnævn oprettet. I begyndelsen bestod nævnet af en formand, J.A. Kørbing, der også var formand for *Dansk Dampskibsrederiforening*, syv medlemmer fra de største rederier, et medlem for *Dansk Sejlskibsrederiforening* og et medlem fra *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe*. Kort efter oprettelsen, d. 28. september 1939, blev nævnet udvidet med fem repræsentanter fra erhvervslivet, en fra arbejderbevægelsen, og en fra henholdsvis Københavns Kommune og Købstadsforeningen.[124] I marts 1943 fik småskibsfarten endnu en repræsentant, der erstattede et af medlemmerne fra de større rederier.[125]

Fragtnævnets opgaver var at sørge for, at vigtige tilførsler af især koks og kul blev opretholdt under krigen. Endvidere var Fragtnævnet bemyndiget til at regulere fragtraterne og at pålægge skibsredere at gennemføre rejser, der skønnedes nødvendige for opretholdelsen af samfundet. Til brug for reguleringen kunne nævnet forlange indberetninger om alle skibes positioner og rejser. Dette arbejde var meget omfattende og voksede i omfang i løbet af krigen. Dette kan blandt andet ses på nævnets udgifter til lønninger, der i det første år af besættelsen var på ca. 30.000 kr., men voksede til over 400.000 kr. ved krigens slutning.[126]

Umiddelbart inden krigens udbrud havde Handelsministeriet bekendtgjort, at ingen skibe over 20 BRT måtte sælges til udlandet uden tilladelse[127]. Belært af erfaringerne fra 1. verdenskrig var man klar over, at der sandsynligvis hurtigt ville opstå tonnagemangel, og grundet Danmarks afhængighed af udenlandske tilførsler af især brændsel, frarådede Fragtnævnet salg af alle større skibe, især dampskibe, da de var nemmere at skaffe brændstof til end motorskibene. Denne bekendtgørelse blev skærpet i april 1941, da det direkte blev forbudt at sælge eller udleje danske skibe til udlandet. Da bestemmelsen tilsyneladende ikke var nok til at sikre tonnagen, blev det yderligere i december 1942 forbudt overhovedet at indhente tilbud på salg eller udlejning af skibe til udlandet.[128] Endelig blev det i maj 1943 forbudt at ophugge eller ombygge danske skibe.

122 Mikkel Kühl: *Marstals handelsflåde* 1911-1921, s. 56.
123 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september 1939 – 31. marts 1949*, s. 7.
124 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september 1939 – 31. marts 1949*, s. 9.
125 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september 1939 – 31. marts 1949*, s. 10.
126 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september 1939 – 31. marts 1949*, s. 12-13.
127 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september 1939 – 31. marts 1949*, s. 24.
128 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september 1939 – 31. marts 1949*, s. 27.

Kort efter besættelsens start, d. 22. april 1940, bestemte Fragtnævnet, at alle skibe over 400 tons dødvægt og derover skulle approberes af Fragtnævnet før hver rejse[129]. Det ville sige, at før en fragt blev aftalt og lastet, skulle der indhentes skriftlig tilladelse fra Fragtnævnet i København. Nævnet tilstræbte at besvare approbationer samme dag, og heri skal nok også ses en del af forklaringen af det store personalebehov. I tilfælde af uenighed med Fragtnævnets beslutninger var der mulighed for at anke dets beslutning til Ankenævnet vedrørende Fragtnævnsspørgsmål.[130]

På trods af alle disse foranstaltninger var der stadig stor mangel på tonnage, og i august 1942 blev bestemmelserne for, hvilke skibe der skulle have deres laster approberet af Fragtnævnet udvidet til også at omfatte de mindste skibe, dvs. fra grænsen for registreringspligten 20 BRT op til de tidligere nævnte 400 tons dødvægt. Approbationspligten blev indført på grund af et specifikt tilfælde af prisstigning og dermed ændret adfærd hos skipperne: "*Hvad selve Paabudet angaar har vi i Fragtnævnets daglige ledelse længe følt, at det blev mere og mere nødvendigt at indføre de samme Approbationsbestemmelser, som man lige fra Krigens Begyndelse har haft for de store Skibe. Naar Forholdet blev akut, er det nærmest, fordi man i den sidste Maaneds Tid har set, at Tørve- og Brunkulsfragterne steg en Del enten direkte i Raten eller derigennem, at Kobmændene garanterede ganske meningsløst hurtig Lastning og Losning. Resultatet er blevet, at denne Trafik har trukket al Tonnagen til sig, og f.eks. Cementindustrien og Molerindustrien er blevet kort af Tonnage. [...] dette påbud vil være det mildeste for Erhvervets Udøvere.*"[131] I Fragtnævnets egen beretning gøres der desuden opmærksomhed på, at påbuddet også blev indført på grund af, at DSB var så belastet af øvrige opgaver, at meget af den sædvanlige trafik, der før kunne gennemføres med godstog, ikke blev transporteret[132]. Det drejede sig især om korn, sukker og bygningsmaterialer. Endvidere gøres opmærksom på, at der også var gode muligheder for at få brændselsladninger i nordtyske havnebyer i mængder passende til småskibe, hvilket nævnet åbenbart så som mindre vigtigt end fragter af lokalt brændsel fra Jylland til øerne.

Raterne for fragterne skulle nu også fastslås af Fragtnævnet, men det var en vanskelig opgave at fastslå, hvad raterne skulle være. I et brev fra nævnet til Handelsministeriet[133] fastslås det, at de først af ministeriet foreslåede rater var for høje til at kunne anvendes. Angiveligt havde ministeriet fået raterne fra skipperne, hvor man kan forestille sig, at raterne med vilje ville være sat rigeligt højt for at sikre indtjeningen.

Disse standardrater var ikke nye for småskipperne, da der allerede i december 1940 var blevet indført maksimalrater og betingelser fra den indenrigske fart med tørv og brunkul. De blev dog ophævet i april året efter, da raterne var rigeligt høje og derfor unødvendige.[134]

En anden af Fragtnævnets opgaver var i samarbejde med Brænd-

129 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september 1939 – 31. marts 1949*, s. 27.

130 *Medlemsblad – DSF/mS*, 15. januar 1943, s. 5.

131 Brev fra Fragtnævnet til Handelsministeriet d. 22.

132 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september 1939 – 31. marts 1949*, s. 32.

133 Brev fra Fragtnævnet til Handelsministeriet d. 27. august 1942, læg "Handelsministeriet 1/1-1/9 1942", i pakken "295: Ind- og udgaaende Brevkopier til Handelsministeriet, jan. 1940 – dec 1943", RA.

134 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september 1939 – 31. marts 1949*, s. 32.

selsolienævnet og Vareforsyningsdirektoratet at kontrollere den mængde olie, der blev tildelt småskibene, her defineret som under 500 tons dødvægt. Man kan undre sig over grænsen 500 tons dødvægt i forhold til den tidligere grænse for skibe under nævnets kontrol på 400 tons dødvægt, men dette skyldes sandsynligvis, at den førstnævnte grænse var fastsat fra tysk side, og den sidstnævnte fra dansk side.

For småskipperne og mæglerne betød disse regler i praksis, at før en fragt blev sluttet, skulle Fragtnævnet kontaktes, ofte pr. telefon, for en godkendelse af fragten, hvorefter nævnet samme dag sendte en kvittering på godkendelsen. Ved anløb af havne skulle skipperne indsende en positionsmeddelelse i tre eksemplarer, og endelig skulle der indsendes en rapport over olieforbruget og -beholdningen hver måned. Disse opgaver var tilsyneladende ikke nemme at løse for Fragtnævnet. I Fragtnævnets arkiv på Rigsarkivet findes et meget stort antal rykkere og klager over manglende olierapporteringer, positionsmeddelelser, indberetning af rejser og rapporter om olieforbrug.[135] Enkelte skibe som f.eks. M/S *Marie* af Aalborg og M/S *Birger* af Aalborg undlod fuldstændigt at indsende noget som helst, hvilket førte til, at der i september 1943 blev rejst tiltale imod skipperne.[136] Flere sager som disse fulgte i 1943, og allerede i 1942 havde T.C. Christensen, den daglige leder af Fragtnævnet, i et internt brev skrevet: "*Jeg har jo stadigvæk store Vanskeligheder med Smaaskibene, og man forsøger paa alle mulige og umulige Maader at unddrage sig Kontrollen etc.*".[137] Disse mange problemer blev dog ikke medtaget i nævnets afsluttende beretning.

Kontrollen af småskibene ser ud til at have været et stort problem for de ellers selvstændige skippere. I forretningsføreren for Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibes beretning i 1943 kan det læses, at meddelelsen om, at Fragtnævnet skulle kontrollere småskibenes sejlads, "*vakte stor Bestyrtelse blandt de mindre Skibe [og var] en Revolution for vore Medlemmer, som altid har været vante til "selv at bestemme Farten.*"[138] Der var også stor utilfredshed med de fragtrater, Fragtnævnet havde fastsat i august 1942, da man mente, at de var alt for lave. Raterne byggede på minimalfragterne før krigen tillagt 125 % for at kompensere for dyrtiden. Det mente mange i foreningen var alt for lavt sat, og i et læserbrev fra formanden for Foreningen af Skibs- og Bådebyggere i medlemsbladet oplystes priser på forskellige varer. For eksempel kostede brændselsolie 95 kr. pr. ton i 1935, mens det i 1942 var steget til 780 kr. pr. ton, mens sejldug i samme periode var gået fra 1,3 kr. pr. meter til 10 kr. pr. meter.[139] Der blev afholdt et møde for medlemmerne, og man var enige om at få Fragtnævnet til at sætte fragtraterne i vejret. Det lykkedes tilsyneladende uden sværdslag, og standardraterne blev nu 1 kr./ton højere end minimalraterne, men det fremgår af beretningen, at der stadig var murren i krogene: "*Der er nu næppe Grund til at beklage sig over*

135 Især pakke 421: "Korrespondance 1939-46 – Dr. Kørbing II, Smaaskibe III, 1. maj 1942-43, september 1942" og pakke 295: "Ind- og udgaaende Brevkopier til Handelsministeriet, jan. 1940 – dec 1943", læg " Handelsministeriet 1/1-1/9 1942" og læg " Handelsministeriet 16/9 1942-9/9 1943", RA.

136 Brev fra Fragtnævnet til Handelsministeriet d. 4. og 9. september 1943, læg " Handelsministeriet 16/9 1942-9/9 1943", pakke 295 "Ind- og udgaaende Brevkopier til Handelsministeriet, jan. 1940 – dec 1943", RA.

137 Brev fra TCC til kontorchef Ove Nielsen 17. august 1942, læg "Handelsministeriet 1/1-1/9 1942" i pakke 295: "Ind- og udgaaende Brevkopier til Handelsministeriet, jan. 1940 – dec 1943", RA.

138 *Medlemsblad – DSFfmS*, 1. februar 1943, s. 4.

139 *Medlemsblad – DSFfmS*, 15. oktober 1942, s. 4.

Fragtraterne, men det der har sat Sindene i Bevægelse, er Fragtnævnets Ret til at disponere over Skibene, og saalænge denne Ordning bestaar, vil der ikke kunne undgaa at være Utilfredshed tilstede."[140] Det fremgik samme sted, at i Norge var der ikke noget Fragtnævn til at bestemme over småskibene, og at hensynet til vigtige transporter i stedet blev imødekommet ved hjælp af henstillinger. Dette skulle i hvert fald ifølge forretningsføreren have virket så godt, at der fra officiel norsk side var blevet udtalt en tak for småskibenes indsats.

Mange steder i erindringerne lægges der vægt på modstanden mod Fragtnævnet, og at det var svært for de ellers så frie og selvstændige skippere at underlægge sig kontrol fra København.

Specielle regler kom til at gælde for skibene beskæftiget med den vigtige import af kul og koks. Hvor størstedelen af importen tidligere var kommet fra Storbritannien, blev dette nu udelukket på grund af den tyske besættelse. Hovedparten af importen måtte i stedet hentes i Tyskland, og gennem forhandlinger mellem Fragtnævnet og den tilsvarende tyske instans Fachgruppe Reeder blev fragterne og betingelserne fastsat i juni og juli 1940.[141] Fra tysk side var det et krav for at tildele de danske skibe tilstrækkeligt med kul og koks, at en del af lasterne skulle hentes i tyske, nederlandske og belgiske nordsøhavne. Farten hertil var langt farligere end til de tyske østersøhavne blandt andet på grund af minefelter og britiske luftangreb.

Sejladsen på nordsøhavnene fortsatte frem til 1943, hvor ingen skibe længere fik pålæg fra Fragtnævnet om at gå til Rotterdam, og helt fra efteråret 1944, hvor sejladsen på alle nordsøhavne inkl. Esbjerg standsede. I januar 1945 udstedte Tyskland et eksportforbud på brændsel, hvorefter farten på østersøhavnene også næsten ophørte.[142]

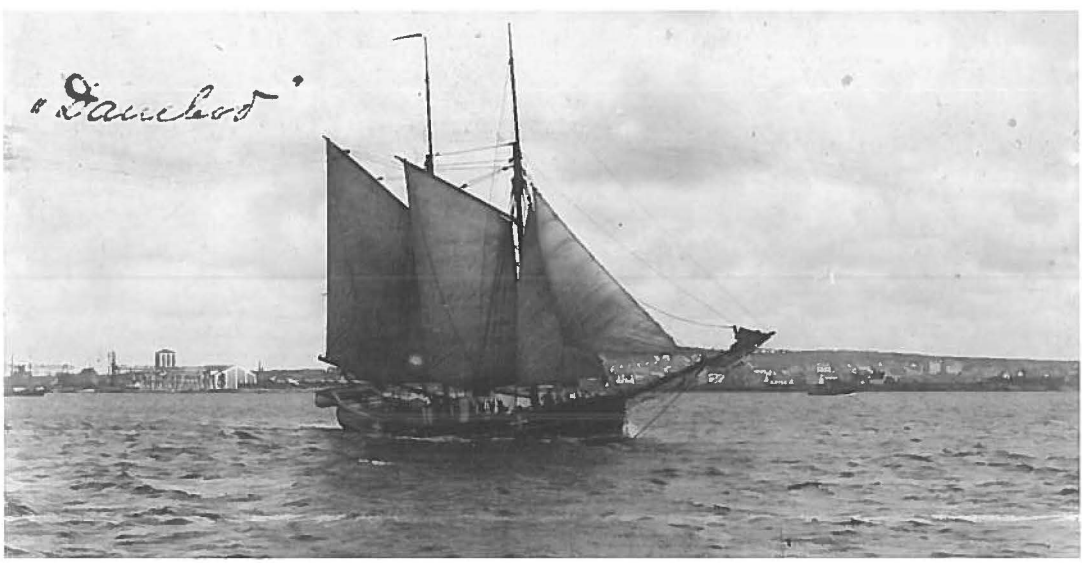
Efter krigen fortsatte Fragtnævnets kontrol med skibsfarten, da det tog tid, før forholdene blev normaliseret. Allerede i august 1945 var oliepriserne faldet kraftigt, og det blev på et møde i Fragtnævnet besluttet at ændre de gældende maksimalrater til standardrater samtidig med de sænkedes med 12%. I februar 1946 blev standardraterne imidlertid gjort til maksimalrater igen på opfordring af de handlende for at øge konkurrencen mellem skibene.[143] Samtidig blev positionsanmeldelser ophævet for skibe under 400 tons dødvægt, og approbation af rejser i indenrigsfart bortfaldt. I december 1946 ophørte den sidste kontrol med de mindste skibe udover maksimalraterne, som fortsatte frem til september 1948, hvor de fleste fragter alligevel blev aftalt til lavere priser grundet konkurrencen.

D. 31. marts 1949 udløb Fragtnævnsloven, og trods anbefalinger fra både Fragtnævnet og Dansk Dampskibsrederforening blev en forlængelse ikke vedtaget i Rigsdagen, og nævnet afvikledes.[144]

140 *Medlemsblad – DSFfmS*, 1. februar 1943, s. 5.
141 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september* 1939 – 31. *marts* 1949, s. 28.
142 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september* 1939 – 31. *marts* 1949, s. 30.
143 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september* 1939 – 31. *marts* 1949, s. 45.
144 *Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september* 1939 – 31. *marts* 1949, s. 50-51.
145 *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. januar 1915, s. 5.
146 *Medlemsblad for DSFfmS*, 15. december 1915, s. 4.
147 *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. april 1915.

Verdenskrigenes indvirkninger

Under 1. verdenskrig var Danmark neutral ligesom det øvrige Skandinavien, og blev derfor ikke direkte påvirket af krigshandlingerne i det øvrige Europa. Den mest markante ændring fra freds- til krigstid var økonomisk, hvor der for mange erhvervsfolk var gode muligheder for at tjene penge. Det gjaldt også for skibsfarten som helhed. Den statslige krigsforsikring var medvirkende til at formindske den betydelige risiko, det indebar at sejle på verdenshavene og søfarten som helhed kunne, som det diplomatisk hed i lederen i Medlemsblad for DSFfmS, *"drage de Fordele af Situationen, som Forholdene i øvrigt muliggør."*[145] For småskibenes vedkommende ser det imidlertid ud til, at situationen var en anden. Selv om fragtraterne for søfarten generelt var gået i vejret, var mængden af importerede varer faldet. Det gav mindre beskæftigelse til småskibene som hentede en del af deres beskæftigelse ved at fordele de varer, de større skibe bragte til Danmark. Endvidere var farten på Tyskland reduceret, hvilket blev beskrevet i et tysk søfartsblad, der i 1915 bragte en oversigt over småskibsfarten i Europa. Her fremgår det, at farten med danske og svenske skibe på tyske havne var faldet til mellem en fjerdedel og en ottendedel af farten før krigen. Samtidig var konkurrencen fra de nederlandske skibe vokset. I samme tyske blad fortaltes om de nederlandske skibe, at de var i *"fuldstændig Nødstilstand"*[146] i hjemlandet på grund af krigen, og at der havde været offentlige indsamlinger i Nederlandene for at støtte småskibsfarten. Blandt andet derfor var mange af dem søgt nordpå for at kunne sejle i den mere rolige Østersø. Endelig var der indført udførselsforbud på en række varer som for eksempel foderstoffer, brændsel, skind, svinefedt etc. i august 1914, hvilket sandsynligvis har givet en anelse mindre beskæftigelse.[147]



Under begge verdenskrige blev alle danske skibe tydeligt mærket med neutralitetsmærker på siden af skroget for at mindske risikoen for at blive forvekslet med et fartøj fra et krigsførende land. Her er det skonnerten DANEBOD af Lohals fotograferet under 1. verdenskrig.
Foto: Handels- og Sofartsmuseet.

I 1917 var omkostningerne ved at sejle angiveligt så høje, at flere småskibe blev lagt op, hvilket fik DSFfmS til at sende en henvendelse til det statslige Transportnævn om hjælp til beskæftigelse. Derfra blev henvendelsen sendt videre til Industrirådet, der igen sendte den videre til alle sine 1400 medlemmer, som var alle større industriforetagender i landet. Det skulle efter sigende have givet rigelig beskæftigelse i noget tid.[148] Da man i *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe* samme år hørte, at der var mangel på jernbanevogne, sendte en opfordring til regeringen, om at lade staten befragte samtlige småskibe, da man mente at "*[...]for halvdelen af det Beløb, Statsbanerne gav i Underskud i September, kunde hele den danske Sejlerflaade under* 100 *Tons befragtes [...]*".[149] Det blev ikke overraskende afvist.

Den dårlige økonomiske situation for småskibene bedredes sidst i krigen og blev afløst af direkte gode tider ved krigens afslutning.

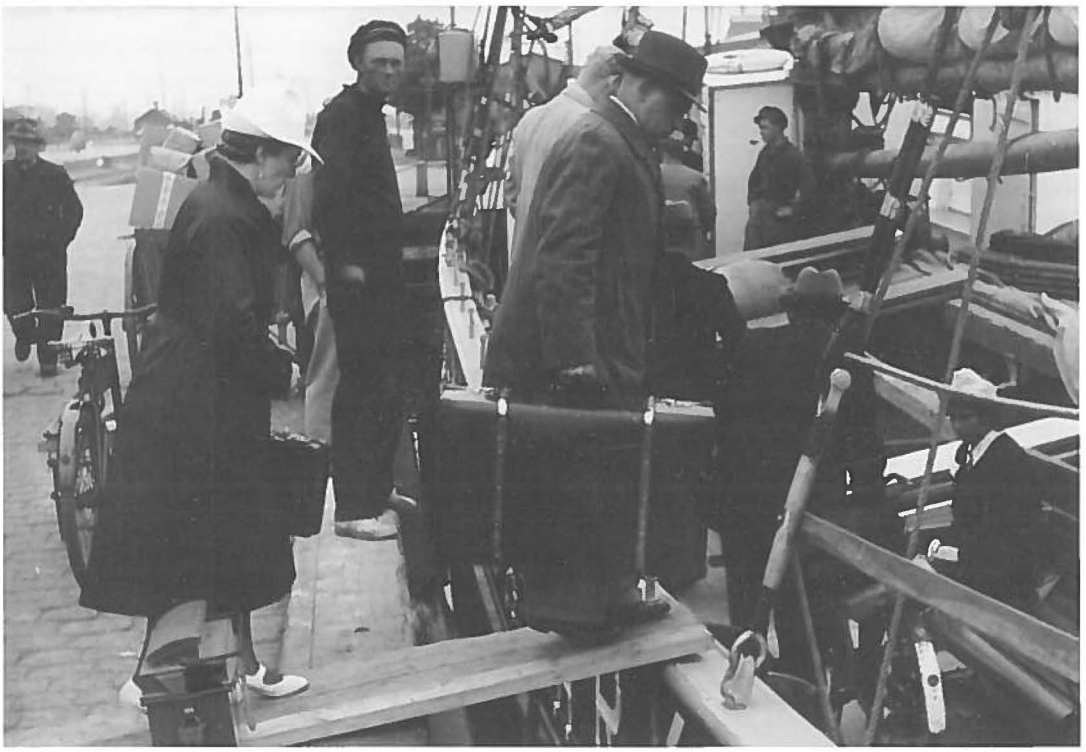
Hvor mange småskibe, der forliste på grund af krigsårsager under 1. verdenskrig er svært at sige præcist. I bogen *Samling af Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i Aarene* 1914-1918 fra 1921 findes søforklaringer for alle erkendte forlis af krigsårsager samt for bortblevne skibe. Bogens tabeller oplyser, at i alt 102 sejlskibe blev sænket, 12 blev minesprængt, og to blev enten torpederet eller minesprængt. I alt forliste således 116 sejlskibe af direkte krigsårsager, hvorved i alt 88 søfolk omkom. Hertil kommer endvidere 33 borteblevne skibe med i alt 201 søfolk om bord. Det vides ikke om deres forsvinden skyldes krigsårsager, hvorfor de vil blive set bort fra. Kategorien sejlskibe indbefatter sejlskibe af alle størrelser samt motorskibe og fiskefartøjer. Ved gennemgang af tabellen for fartøjer mellem 20 og 150 BRT kommer det samlede tal ned på tretten skibe, hvilket inkluderer fiskerfartøjer.[150] Ved stikprøver af de enkelte skibe viser det sig, at mange er fiskefartøjer, og man derfor kan konkludere, at det var ganske få småskibe, der gik tabt under 1. verdenskrig som følge af krigsårsager.

Straks ved 2. verdenskrigs udbrud udlagde både de krigsførende og neutrale stater miner, og dansk søfart mærkede følgerne af stormagternes krig. Allerede i september 1939 blev det første danske skib sænket, nemlig S/S *Vendia* og det blev hurtigt fulgt af mange flere. Ved den tyske besættelse af Danmark i april 1940 blev den danske handelsflåde delt op i to dele, også kaldet udeflåden og hjemmeflåden. Udeflåden var alle skibe uden for de danske farvande og dermed uden for direkte tysk kontrol. Den kom til at bestå af ca. 240 større skibe, hvoraf mange senere gik mere eller mindre frivilligt i allieret tjeneste eller forblev i neutral havn. Vinteren 1939-40 havde været meget hård, og isen var først brudt op i begyndelsen af april, og mange skibe var derfor netop sejlet ud, da Danmark blev besat. Udeflåden kom blandt andet af denne grund til at bestå af de bedste og nyeste skibe i handelsflåden.

148 *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. februar 1918, s. 5ff.

149 *Medlemsblad for DSFfmS*, 1. februar 1918, s. 5.

150 *Samling af Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i Aarene* 1914-1918, tabel A, side 129.



Motorgaleasen KAMA af Svendborg blev i 1942 chartet af DSB til til overfarten Kalundborg-Samsø-Århus til erstatning for de normale færger, der var minesprængt. Her er passagerer på vej ombord på Samsø i juni 1942. Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

Den del af handelsflåden, der enten befandt sig i danske farvande eller i dansk havn, kom til at tilhøre hjemmeflåden. Det drejede sig om ca. 170 større skibe.

Småskibene fik på flere måder bedre konkurrencebetingelser under besættelsen. Lastbilkørsel på distancer over 30 km blev forbudt på grund af brændstofmangel.[151] Jernbanetrafikken blev indskrænket på grund af mangel på kul, mens langt de fleste småskibe stadig havde en stor del af deres rigning intakt og kunne sejle for sejl og derved spare på den rationerede olie.

Det store behov for transport af tørv under begge krige gav samtidigt beskæftigelse til både jernbane og skibsfart. I begyndelsen stod DSB for ca. 10% af tørvetransporten, hvilket senere steg til ca. 25%. Da jernbanetransport af brændsel over Storebælt blev forbudt[152] under 2. verdenskrig, blev transporten for jernbanernes vedkommende især til havne, hvor tørvene og brunkullet blev transporteret med skib til det endelige bestemmelsessted.

Besættelsen førte også til nye beskæftigelsesmuligheder for enkelte skibe, for eksempel motorgaleasen *Kama* af Svendborg på 99 BRT, der i 1942 blev indsat som færge på ruten Aarhus-Kalundborg da DSBs to ordinære færger begge var minesprængt.[153]

En anden og mere risikabel form for persontransport var under besættelsen transport af flygtninge, især jøder, til Sverige. Det er svært at svare på, hvor meget småskibene deltog i denne sejlads, men

151 Kromann, Erik et al: *Da paketterne sejlede – fra Smålandshavet og Det sydfynske Øhav*, s. 22.

152 Steen Ousager: *Krige og fornyelse, På sporet* 1847-1997, bind II, s. 319.

153 Ousager, Steen: *På sporet* 1847-1997 *bind* 2 – *Krige og fornyelse*, s. 308.

at de deltog kan for eksempel ses af Ejner Brusgaards erindringer som bedstemand ombord på *Helen* af Odense. Her fortælles det, at kort før afgang blev skipperen spurgt, om han kunne tage et antal jøder med til Sverige, hvilket han accepterede. I følge erindringerne skulle flygtningene så været hoppet overbord i Falsterbokanalen og være blevet samlet op af en svensk lodsbåd.[154] Det ville flygtningene imidlertid ikke, og *Helen* sejlede derfor videre til Trelleborg, hvor havnefogeden, efter at være blevet smurt lidt af skipperen, tog sig af dem. Da det udelukkende er bedstemanden, der refererer, mangler der en del oplysninger om, hvorvidt det var planlagt i forvejen og om en eventuel betaling.

Transporterne til Sverige er relativt velbelyst i historieskrivningen, men samtidig fokuseres der også her flere steder på de større skibe, som for eksempel i bind IV af Tortzens store værk *Søfolk og Skibe* 1939-1945, hvor der næsten udelukkende fortælles om de større skibes sejlads med flygtninge.[155] Det skyldes dog sandsynligvis den svære kildesituation for småskibene.

Krigen bragte mange farer og ulemper med sig for hele søfarten. Den omfattende minering af de danske farvande, der blev udbygget under hele 2. verdenskrig var naturligvis farlig for alle søgående fartøjer, men i mindre grad for de fleste af småskibene. Det skyldtes, at mange af de udlagde miner udløstes ved hjælp af magnetisme, dvs. at stålskibe lettere bragte minerne til sprægning end træskibe. De fleste småskibe var bygget af træ, over 80% i 1942[156], og derfor var de mindre udsat end de større skibe i hjemmeflåden, der som regel var bygget af metal. Under besættelsen blev mange fyr slukket for blandt andet ikke at give pejlemærker til overflyvende fly, og det skabte store problemer, også for småskibsfarten. I sommeren 1943 blev det fra tysk side beordret, at der skulle en tysk soldat ombord i alle danske småskibe. Mange småskibe nægtede dog at sejle med en bevæbnet tysk soldat ombord, og DSFfmS indledte derfor forhandlinger med den tyske Værnemagt. Efter et par dage resulterede forhandlingerne i at kravet bortfaldt.[157]

Hvor mange forlis, der skete for småskibsflåden under 2. verdenskrig, er ligesom under 1. verdenskrig svært at svare på. I den sammenhæng må man skelne mellem forlis af direkte krigsårsager og forlis af andre årsager. Det er en lidt svær skelnen, da forlisene ikke kan deles skarpt op. Et skib, der minesprænges, er naturligvis et forlis af direkte krigsårsager, men hvorledes med skibet, der går på grund og synker på grund af slukkede fyr og radiotavshed?

I følge etnologen Bent Vedsted Rønne forliste i alt 118 småskibe ved minisprængninger hvorved 250 sømænd omkom.[158] Hvilken definition af småskibe han benyttede fremgår dog ikke.

Den officielle *Dansk Søulykke-Statistik*, der blev udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart hvert år i perioden, er i sine tabeller meget grov i sin opdeling og skelner kun imellem sejl- og

154 Brusgaard, Ejner: *Frem, Frejdig og Frihed – Fortællinger fra livet i småskibsfart*, s. 71.

155 Tortzen, Christian: Søfolk og skibe 1939-1945, bind IV, s. 210ff.

156 *Dansk Skibsliste* 1942.

157 Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, s. 44.

158 Rønne, Bent Vedsted (red): *Småskibsfart fra Egernsund og Fjordegnen*, s. 90.

Selvom KAMA var et forholdsvis nybygget skib fra 1935 har det nok været småt med komforten for de maksimalt 30 passagerer, som det blev tilladt at medtage på overfarten. Her en regnbyge i juni 1942.
Foto: Handels- og Søfartsmuseet.

dampskibe og ikke mellem størrelser. Kategorien sejlskibe omfatter også sejlskibe med hjælpemotor. Nedenstående tabel viser antallet af krigsforlis og –havarier samt antal søfolk omkomne af krigsårsager i perioden 1939-49 for sejlskibe.

Krigsforlis og –havarier for motorsejlskibe samt omkomne motorsejlskibssøfolk af krigsårsager 1939-49

År	Skibe	Søfolk		År	Skibe	Søfolk
1939	1	4		1945	57	52
1940	32	54		1946	18	17
1941	26	7		1947	5	4
1942	49	40		1948	8	4
1943	62	79		1949	3	3
1944	62	53		I alt	323	317

Ovenstående tabel skal benyttes med en vis varsomhed, da tallene omfatter motorsejlskibe af alle størrelser, men ifølge anmærkningerne til tabellerne i *Dansk Søulykke-Statistik* drejer det sig om meget få skibe over 150 BRT. Endvidere dækker tallene kun de

direkte krigsforlis og –havarier, men ikke alle de ulykker der indirekte var en følge af krigen, som ulykker forårsaget af slukkede fyr, mørklagte byer og lanterne osv. Endelig omfatter tallene også fiskefartøjer. På trods af dette kan det ses, at antallet af ulykker kulminerede i de sidste tre år af krigen, hvor et meget højt antal skibe forliste eller havarerede. Desuden ses det, at faren ikke ophørte, da krigen gjorde det, idet de mange miner forblev en reel fare i flere år frem. Det samlede antal forliste og havarerede sejlskibe af krigsårsager må dog siges at være meget højt set i sammenligning med antallet af småskibe efter den udvalgte definition, hvilket som nævnt er fragtskibe mellem 20 og 150 BRT. I 1939 var der anslået 720 småskibe, der opfyldte definitionen, og i 1946 anslået 640 skibe.[159] Ved gennemgang af et enkelt år, 1943, som stikprøve, viser det sig, at ud af de 62 sejlskibe der forliste, var kun ca. 15 småskibe efter den valgte definition.

I følge *Fortegnelse over krigsforliste og krigshavarerede danske Skibe 3. september* 1939- 31. *december* 1949, der ligeledes blev udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, gik 56 sejlskibe med hjælpemotor tabt, og 124 søfolk omkom. Her er dog også inkluderet enkelte skibe større end 150 BRT, og rene motorskibe indgår slet ikke, hvilket dog ifølge databasen drejer sig om ganske få. I værket *Fra Sejl til Diesel* oplyses det ligeledes, at 56 motorsejlere forliste, hvorved 124 søfolk omkom.[160] Her er dog heller ikke medtaget nogen definition på begrebet småskibe, men man må formode at tallene kom fra den ovennævnte på det tidspunkt netop udkomne oversigt.

Tallene fra fortegnelsen oplyses i forordet, som byggede på oplysninger tilgængelige for ministeriet, hvilket må siges at være en meget lidt sigende oplysning. Søulykkestatistikken er en oversigt over søforklaringer og søforhør, og det er bemærkelsesværdigt, at tallene ikke passer helt sammen. For eksempel i 1942 forliste der 29 sejlskibe på grund af krigsskade i følge *Dansk Soulykke-Statistik* 1942, hvilket må formodes også at omfatte fiskefartøjer. I samme år i *Fortegnelse over krigsforliste og krigshavarerede danske Skibe* var 11 sejlskibe med hjælpemotor og 21 fiskefartøjer gået tabt ved krigsforlis, altså i alt 32 skibe. Differencen er dog så lille, at man må formode, at nogle at de skibe, der i søulykkestatistikken står som "Bortblevet" er blevet erkendt som krigsforlis.

Hen imod slutningen af krigen steg tabene, efterhånden som der kom flere og flere miner i farvandene omkring Danmark. Alene i februar og marts 1945 forliste seks småskibe med et tab af 34 menneskeliv.[161]

Antallet af tab af menneskeliv og skibe fortæller meget om krigens farlighed, men samtidigt mangler der en meget i tallene, som Tortzen fornuftigt bemærker: "*[...] man burde også gøre andet op: hvem der blev såret, hvem der fik chok eller blev mærket for længere tid af en frygtelig oplevelse, hvem der i det hele taget var med under forlis.*"[162] Det lader sig desværre ikke gøre på grund af de sparsomme kilder.

159 Eftersom skibene i databasen som nævnt i indledningen antages at omfatte ca. en trediedel af småskibene, er tallene for de pågældende år tredoblet for at finde det samlede antal skibe.

160 Holm-Petersen, F. og A. Rosendahl: *Fra Sejl til Diesel – Dansk Skibsfart, Søhandel og Skibsbygning*, bind II, s. 77.

161 Tortzen, Christian: *Søfolk og skibe* 1939-1945 – 4. *De sidste år*, s. 252.

162 Tortzen, Christian: *Søfolk og skibe* 1939-1945 – 3. *De første år*, s. 218f.

Sammenfatning

På trods af de mange forslag og love i Rigsdagen om støtte gennem lån til renovering og nybygning af småskibe, var effekten af disse al for begrænset. I forhold til de mere omfattende støtte- og lånemuligheder i Tyskland og Nederlandene blegnede mulighederne for de danske skippere fuldstændig. Forslaget om støttemuligheder via lån til skibene, der faldt i 1936, ville ellers have været kommet på et tørt sted efter mange års krise. De få midler, der endelig blev stillet til rådighed i 1940, var alt for få og rakte kun til nybygning af seks skibe, hvilket skal ses i forhold til en småskibsflåde på anslået 600-700 skibe. Lånemulighederne under den tyske besættelse blev kun givet til reparation og vedligeholdelse af skibene samt en del til udskiftning af motorer og var sandsynligvis skyld i, at så stor en del af de efterhånden meget gamle skibe overhovedet kunne holde sig flydende. Nogen støtte til nybygninger var der ikke tale om, hvilket var medvirkende til den katastrofalt gamle småskibsflåde omkring 1950. Dette støttes af rederen og befragteren Erik Hoffmeyers radioforedrag, hvor han undrer sig over fraværet af en skibshypotekbank, som ifølge Hoffmeyer findes i de fleste andre lande. Han gør endvidere opmærksom på, at grunden til at den hollandske småskibsflåde er ny og godt motoriseret er, at *"de har haft den økonomiske Side af Sagen godt organiseret."*[163]

De gammeldags ejerformer som partrederier og selvejerskab kan heller ikke siges at være befordrende for en økonomisk udvikling. Karakteristisk for partsrederier er netop, at der ikke finder en akkumulering af kapital sted i selskabet, da al profit hvert år deles ud til parthaverne. For en selvejende skipper har forretningen længe kunne køre videre uden egentlig profit. Så længe der var penge til at betale for skibets vedligeholdelse, løn til besætningen, afdrag og andre udgifter samt lidt penge til skipperen og hans familie, gjorde det mindre, at der ikke kom noget overskud. Det kan også være medvirkende, til at så mange gamle skibe kunne sejle rundt så længe. De få regnskaber, der er bevaret, fortæller da også om, at der blev sparet, hvor der kunne spares. Det understøttes også af bogen *Fem havne*, hvor historikeren Mikkel Kühl påstår, at indenrigsfarten blev i mindre grad ramt af mellemkrigstidens krise end udenrigsfarten, da selvejerskibe i højere grad end rederiskibe kunne sætte tæring efter næring.[164]

Erhvervet, eller som de yndede at kalde sig selv: standen, forsøgte at få indflydelse på forholdene gennem dannelsen af først Dansk Sejlskibsrederis Afdeling for mindre Skibe, og siden den selvstændige Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe. Her sendte man utallige opfordringer til regeringen om at få ændret ting lige fra kommende broers type til forbud mod bestemte nationers skibe. Set på afstand dukker den tanke uvægerligt op, at forsøgene på indflydelse til dels har druknet i mængden af henvendelser. Desuden

163 Hoffmeyer, Erik: *Den Danske Smaaskibsfart – Radioforedrag af Erik Hoffmeyer den* 11. *Maj* 1943, s. 16.

164 Mortensøn, Ole (red): *Fem havne – Den industrialiserede havns opkomst og udvikling på Sydfyn og Øerne*, s. 187.

må det have strandet på grund af flere af forslagenes indhold, så som ønsket om et totalt forbud mod nederlandske skibes besejling af danske havne.

Især foreningens arbejde på at sikre minimale fragtrater ser dog ud til at have givet standens medlemmer forbedrede kår. Ofte viste foreningens værste fjende i arbejdet på faste takster sig dog at være dens egne medlemmer. I realiteten har der været tale om en konflikt mellem den enkelte skippers ønske om at tjene penge og solidariteten med de øvrige skippere for samlet at løfte standens kår. Selv om det ikke skrives direkte i erindringerne, kan man alligevel flere steder ane en udbredt selvstændighedsfølelse; at man vil kunne klare sig selv. Det giver sig også udslag i den markante modstand mod efterlevelse af kravene fra Fragtnævnet under 2. verdenskrig. At skulle opgive sin frihed og i stedet kontrolleres af et fjernt nævn, der oven i købet havde hjemme i København, har mange provinsskippere nok fundet svært.

Kapitel IV - Afslutningen

Ved hjælp af databasen baseret på *Danmarks Skibsliste* kan der nu tegnes et præcist billede af småskibsflådens udvikling gennem perioden. Det var kendetegnende igennem hele perioden, at skibene generelt havde en høj og fortsat voksende gennemsnitsalder. Der var en stor forskel fra først til sidst i perioden i antallet af nybygninger. Først i perioden blev der bygget nye småskibe af alle størrelser, lige fra store skonnerter til helt små jagter. Senere ophørte tilgangen af nybygninger for de mindste skibes vedkommende, og til sidst i perioden blev der stort set ikke bygget nye småskibe af nogen størrelse. De økonomiske kriser i 1920'erne og 1930'erne tog hårdt på skibenes økonomi, og muligheden for at investere i nye skibe blev reduceret. Af samme grund lukkede en del værfter i perioden, og gjorde det endnu sværere at sætte nybygninger i gang. Der var altså tale om en dobbeltvirkende proces, hvor en faldende indtjening gjorde det vanskeligere at få råd til nye skibe, hvilket blev forværret yderligere, ved at der reelt kun var et par enkelte træskibsværfter tilbage i den sidste del af perioden. Man må antage at havde indtjeningen været rigelig til at muliggøre indkøb af nye skibe var der også opstået værfter til at dække efterspørgslen af nye skibe. De få nyindkøb, der blev foretaget i slutningen af perioden, ser i stedet ud til at komme fra udlandet, hvor en omfattende modernisering sendte en mængde ældre skibe ud på brugtmarkedet. Det betød samtidig, at den danske småskibsflåde blev endnu mere forældet i forhold til udlandet og blev sat længere tilbage i konkurrencen.

De to verdenskrige berørte Danmark og nærområdet på højst forskellige måder, og påvirkningen for småskibsfarten blev da også i nogen grad forskellig fra krig til krig. Under 1. verdenskrig bestod faren næsten udelukkende af miner, men som de nævnte tal for krigsforliste skibe viser, havde det ikke en voldsom stor effekt på sejladsen.

Under 2. verdenskrig var situationen en helt anden. For det første blev der straks ved krigens udbrud oprettet et Fragtnævn, der efter nogle år også kom til at gribe, i hvert fald efter skippernes mening, drastisk ind i sejladsen. Ud fra de tilgængelige kilder ser det dog ud til, at den største effekt bestod i følelsen af tabt frihed for småskipperne samt en mængde papirarbejde. Selv om alle rejser skulle godkendes først, ser det ud til, at det i mange tilfælde var en formsag. Fragtnævnets anden store indflydelse på småskibssejladsen var i spørgsmålet om fragtrater. Hvor Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe i årevis havde forsøgt at få indført minimalrater, og senere standardrater, indførte den statslige myndighed nu mak-

simalrater, der senere også blev til standardrater. Foreningens forsøg på at sikre taksterne i de dårlige tider blev mødt med en statslig regulering, da tiderne blev for gode, dvs. at taksterne steg for meget. Forsøgene på at indføre minimaltakster på fragterne ser ud til at have været en større succes. Det store problem var dog at få skipperne selv til overholde dem. I referaterne fra foreningens generalforsamlinger ses der ofte klager fra medlemmerne, over at andre landes småskibe, især tyskere og hollændere, ikke overholder minimumsfragterne. Læser man imidlertid nærmere efter i specielt forretningsførerens beretninger fremgår, at det i høj grad var de danske småskibe selv, der ikke overholdt minimumsraterne. Der har hele tiden været et pres fra mæglerne og købmændene for at få skipperne til at sejle for mindre end de aftalte takster, og i dårlige tider med få fragter har det givetvis været fristende for skipperne at acceptere en fragt til en lavere rate for overhovedet at få noget at sejle med.

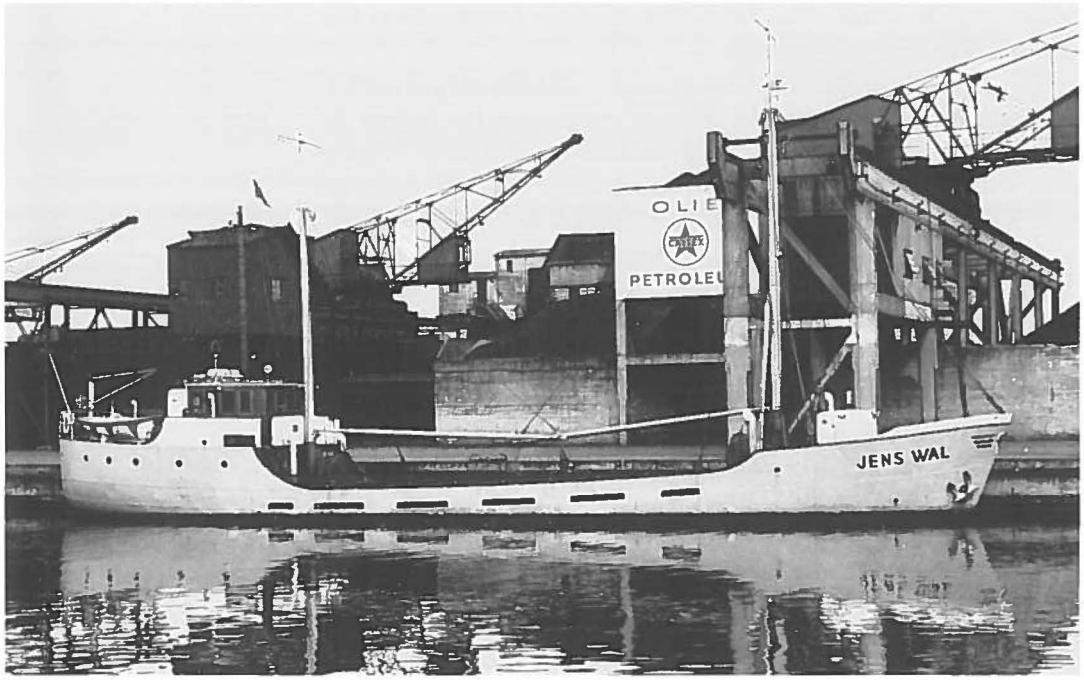
Under begge verdenskrige sejlede størsteparten af de danske småskibe på grund af de lovmæssige begrænsninger uden for de primære krigsområder, og blev derfor i mindre grad udsat for angreb fra luften og fra ubåde end den øvrige hjemmeflåde. Dette betød dog ikke, at sejladsen under krigene var ufarlig. Under især 2. verdenskrig gik mange skibe tabt. Det skete både på grund af direkte krigsårsager som for eksempel miner, men i højere grad på grund af de indirekte virkninger som slukkede fyr og mangel på brændstof til motoren til at navigere i vanskelige situationer.

I erindringerne ser tankerne om faren ikke ud til at have spillet den store rolle, men det er højst sandsynligt, at den er tonet ned i tilbageblikkets klare lys, eller at de bevidst er underspillet for at give et mere heroisk indtryk.

Småskibsfarten var i stort set hele perioden i skarp konkurrence med både udenlandske småskibe og landtransportformer. Under 1. verdenskrig tog konkurrencen endda i nogen grad til, da de mange hollandske skibe var blevet udelukket fra deres hjemmemarked på grund af krigen. Der var også stor konkurrence fra de tyske småskibe, men i mindre grad omkring krigene. Især efter 2. verdenskrig havde den tyske småskibsflåde lidt forholdsvis store tab gennem krigsforlis og konfiskation, men blandt andet på grund af statslige initiativer kom småskibsflåden hurtigt op i antal igen, for kun få år efter krigen at være endnu større end før krigen.

Også konkurrencen fra først jernbanerne og siden fra lastbilerne betød meget for de stadigt vanskeligere muligheder for at tjene penge for småskibene. Her var især 2. verdenskrig på flere måder et pusterum fra konkurrencen grundet de mange restriktioner der blev lagt på vej- og jernbanetrafik.

Efterhånden som det blev åbenbart for alle, at småskibene var i krise, blev der fra statens side åbnet for støttemuligheder. I begyndelsen var støtten, gennem lån til reparation, begrænset, og det var



Serien af såkaldte Carolinere, bygget bl.a. for den amerikanske Marshallhjælp, forsøgte at forny den danske småskibsflåde efter 2. verdenskrig. Typen er opkaldt efter det første skib, M/S CAROLINE fra 1951. Her ses det tredje skib, Jens Wal bygget året efter.

først efter den store protestsejlads i 1949, at der for alvor blev mulighed for billige lån til nybygninger. Her skal det nok ikke undervurderes hvor heldigt timet protesten var, da den faldt sammen med et rådigt beløb fra Marshall-hjælpen. Om disse tidligere tiltags effekt fortæller databasen fra *Danmarks Skibsliste* ret præcist om, nemlig at de ikke formåede at forny den aldrende småskibsflåde.

Fra ejerne og rederne af småskibene kom tiltagene fra *Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe*, der som nævnt især organiserede de selvejende skippere, hvilket var den mest almindelige ejerform. Talrige opfordringer til regeringer blev afsendt, både med realistiske fordringer, men også med mere urealistiske forslag som helt at forbyde hollandske skibe i dansk kystfart. Endvidere forsøgte foreningen at samarbejde med nabolandenes foreninger for på den måde at styre konkurrencen i mere fordelagtig retning. Forsøgene havde en vanskelig begyndelse på grund af manglende professionalisme fra den danske forenings side, og på grund af de udenlandske foreninger korte levetid på det pågældende tidspunkt. Senere ser det dog ud til, at forsøgene på at indføre minimumsrater fik en vis succes og forbedrede indtjeningsmulighederne for småskibene.

Sammenfattende kan man sige, at de gamle småskibe blev ved med at sejle så længe fordi omkostningerne kunne sænkes så meget at der ikke behøvedes særlig stor indtjening til at dække underskuddet. De gammeldags ejerformer som selvejerskab og partsrederier indebar ikke på samme måde som det mere moderne aktieselskab, at et overskud var nødvendigt. Sålænge besætningen fik sin hyre og

skibet groft sagt ikke sank, kunne forretningen fortsætte, selv om der ikke blev tjent nogle penge.

Til slut kan man spørge om der er nogle tilbageblevne spørgsmål, og nogle problemstillinger det ikke har været muligt at belyse? Et emne kunne være om der var nogle småskibe i udeflåden? Enkelte sætteskippere kunne for eksempel have været i Nederlandene, da besættelsen fandt sted. Tortzen nævner, at der i engelske havne fandtes beslaglagte danske motorsejlskibe, men ikke noget om størrelse. Nogle forliste i den engelske kystfart[165], men kildemæssigt er det et vanskeligt område. Her er et område, der endnu mangler studier. Endelig må det være muligt bedre at kunne belyse indtjeningsmulighederne for skibene i en større del af perioden. Arkiverne ser som sagt ikke ud til at have materialet, så en indsats inden for indsamling ville være på sin plads for bedre i fremtiden at kunne undersøge dette emne.

De sidste sejlskibe kan siges at være en overgang mellem ældre og moderne tid, men det er afhængigt af perspektivet. Sejlskibstyperne, der blev almindelige i 1800-tallet, var kulminationen af århundreders opsparet erfaring. Fra de første sejlskibe kunne krydse de store have i 1400-tallet tog udviklingen fart styret af behovet for hurtig og sikker transport over meget lange afstande. De store sejlskibe med mange råsejl, som blev svaret på udfordringen, var et teknologisk vidunder, men krævede samtidig en meget stor besætning. Derfor opstod der et væld af mindre typer sejlskibe, der med en langt mindre besætning kunne udfylde transportbehovet på korte og mellemlange afstande.

Omkring år 1900 var sejlskibene efterhånden så veludviklede som de kunne blive. Selv i de snævre danske farvande kunne vinden udnyttes effektivt til at komme rundt. Samtidigt blev sejlskibenes dominans i stigende grad udfordret af dampskibene, der som en ny tids vindunder kunne sejle stik imod vinden. Teknologien, der gjorde dette muligt, var dog både kostbar og omfangsrig, og egnede sig derfor i ringere grad til mindre skibe. Omkring år 1900 var udfordringen fra vejtrafikken næsten ikke-eksisterende og samtidig var jernbanetrafikken, der ellers var i hastig udvikling, i høj grad hæmmet af Danmarks geografi med de mange sunde og bælter. Derfor spillede sejlskibene en vigtig rolle for distributionen af varer i Danmark og det nære udland. I løbet af 1800-tallet var der samtidig sket en stor udvikling af provinshavnene, hvilket forkortede opholdene i havn, da man ikke længere var afhængig af at benytte pramme og lægter til at få varene transporteret fra skib til land og omvendt, men nu kunne lægge direkte til ved en kaj og overføre lasten direkte til heste- eller jernbanevogn.

Meget ændrede sig dog i løbet af den første halvdel af det 20. århundrede. Den nye forbrændingsmotor gav nye muligheder til de skibe, der fik den installeret, men samtidig tog den sin del af last-

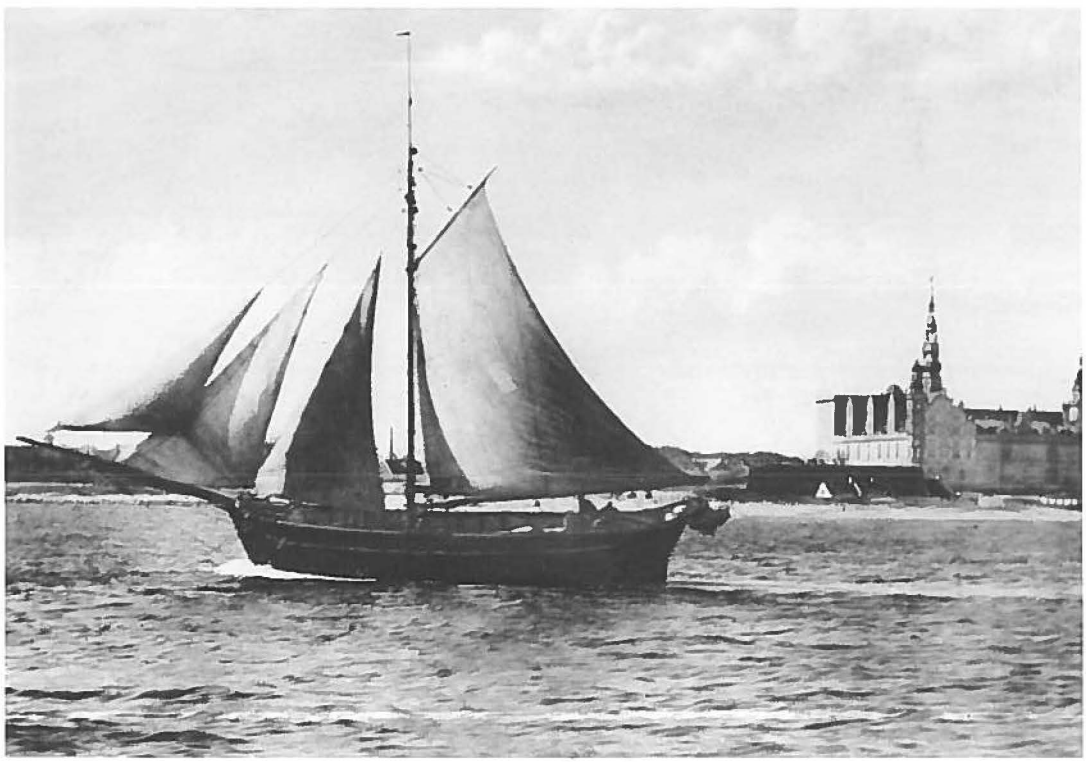
165 Tortzen, Christian: *Søfolk og skibe 1939-1945 – 3. De første år*, s. 215ff.

kapaciteten, og krævede nye uddannelser for at blive betjent. Som nævnt gjorde motoren det muligt at gennemføre langt flere rejser i sejlsæsonen, og betød derfor en højere indtjening. Den store udfordring kom fra de større og mere effektive udenlandske småskibe, der kunne sejle til lavere takster. Støttet af statslige initiativer var især den hollandske småskibsflåde langt mere moderne end den danske.

Især i mellemkrigstiden blev Danmark indspundet i et net af broer, som banede vejen for langt mere effektiv landtransport, samtidig med at de gav sejladsmæssige udfordringer for skibene. Også i mellemkrigstiden begyndte udfordringen fra lastbilerne at melde sig, men endnu var deres kapacitet begrænset selv i forhold til et mindre sejlskib.

Den tyske besættelse af Danmark 1940-45 kom på mange måder til at virke som en udviklingsmæssig pause eller endda på visse områder en tilbagegang. Rationeringen af mineralske olier satte en effektiv stopper for lastbilkørslen, samtidig med at en række love og forordninger satte begrænsninger for jernbanernes varetransport. Dette kom i høj grad de sidste sejlskibe til gode, da den store viden om at drive et skib fremad ved hjælp af vinden stadig var levende blandt besætningerne, og skibene blev derfor i mindre grad afhængige af den rationerede olie. Selvom produktionen formindskedes under besættelsen var der alligevel med begrænsningerne for de øvrige transportformer rigeligt at sejle med for småskibene. Begrænsninger

Udover at være nyttige lastfartøjer, der kunne bringe fragt til og fra danske havne, var mange af småskibene også decideret smukke. Her er det igen ANNA af Vejle, denne gang med Kronborg om styrbord på vej ned i Øresund. Foto: Kaj Lund, Handels- og Søfartsmuseet.



kom der dog også for skibene i form af det statslige Fragtnævn, der skulle holdes orienteret om skibenes position og olieforbrug og godkende alle fragter.

Besættelsens ophør varslede nye tider. Mange af restriktionerne forsvandt langsomt, men til gengæld kom konkurrencen stærkt igen. Den gamle regel om, at alle styrmænd skulle have sejlskibstid, inden de kunne påbegynde uddannelsen, blev afskaffet. Reglen havde ellers betydet, at der var rigelig med billig arbejdskraft, og var med til at gøre det muligt at fortsætte sejladsen til trods for den stadigt ringere indtjening. De nedslidte udenlandske handelsflåder blev hurtigt bygget op igen, og der var masser af krigsmateriel, der kunne overtages til civilt brug, herunder lastbiler. Efterhånden som olierationeringen ophørte, blev brugen af sejl sjældnere og sjældnere, og de sidste sejlskibe var reelt blevet til rene motorskibe.

Litteratur og kilder

En vigtig kilde til begivenhederne inden for småskibsfarten og til skippernes selvforståelse er det blad, rederiforeningen for småskibene udgav i næsten hele den undersøgte periode. Det udkom først månedligt og dernæst senere 14. dag. I begyndelsen var titlen *Medlemsblad – Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe*, fra 1911 *Medlemsblad – Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe* og fra 1943 blot *Skipperen*. Bladet indeholdt en leder skrevet af foreningens sekretær eller forretningsfører, læserbreve, relevante nyheder, referater fra generalforsamlinger samt en igennem perioden stigende mængde for småskippere relevante reklamer. I denne undersøgelse er benyttet udvalgte årgange, passende til årene undersøgt i *Danmarks Skibsliste*, på grund af materialets størrelse. Da bladet først begyndte at udkomme i 1910, er der for 1909's vedkommende benyttet *Dansk Søfartstidende*, hvor nyheder fra afdelingen blev bragt indtil medlemsbladets oprettelse. Endvidere er *Dansk Søfartstidende* årgang 1915, hvor den anden halvdel af en polemik mellem bladet og foreningen for mindre skibe findes, benyttet.

En uvurderlig kilde til den nyere tids søfart er *Danmarks Skibsliste*, også kaldet Flagbogen, som i den behandlede periode blev udgivet af Ministeriet for Søfart og Fiskeri, senere Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Flagbogen begyndte at udkomme i omtrent sin nuværende form i 1869, og afløste tidligere lignende udgivne lister. I Flagbogen er alle danske skibe over ca. 20 BRT registreret med en varierende antal oplysninger om skibets størrelse, lasteevne, eventuelle motor etc. På Rigsarkivet findes Fragtnævnets arkiv bevaret fra både 1. og 2. verdenskrig. Tilsyneladende er ingen af disse blevet anvendt i den publicerede forskning, udover kort hos Christian Tortzen og derudover i Benny Christensens artikel om tiden omkring 1. verdenskrig: "Forholdet mellem staten og skibsfarten indtil fragtnævnets oprettelse" i *Erhvervshistorisk Årbog* 1973. Efter nævnenes nedlæggelse i henholdsvis 1920 og 1949 udgav de hver en beretning om deres virksomhed, der giver en god introduktion til emnet. Da Fragtnævnet ikke beskæftigede sig med småskibe under 1. verdenskrig er dette arkiv ikke gennemgået, mens det meget omfattende arkiv for nævnet under 2. verdenskrig er gennemgået med henblik på sager vedrørende småskibsfarten.

En anvendelig kilde til forholdene for småskibsfarten er regnskabsmateriale. Desværre er meget lidt blevet afleveret til arkiver, og resten må formodes enten at være blevet kasseret eller stadig ligge i private hjem. Forspørgsler til en række museer og arkiver har kun resulteret i meget lidt materiale. På Marstal Søfartsmuseums arkiv er

et omfattende materiale om områdets søfart bevaret. I denne undersøgelse er brugt materiale vedrørende skonnerten *Sif* og dens partrederi samt materiale fra mæglerfirmaet H.C. Grube, der blandt andet skaffede fragter til skibet. Endvidere findes et omfattende materiale fra Ærø Søassurance, der er benyttet til at give et indblik i skibenes og deres motorers værdi. Regnskabsmateriale for småskibe er ligeledes bevaret på Vejle Stadsarkiv, men desværre hovedsageligt kun for årene omkring 2. verdenskrig. På Handels- og Søfartsmuseet findes et manuskript med vejleskipperen S. P. Christensens erindringer, som også indeholder lidt talmateriale, men igen hovedsageligt fra 30'erne og frem til efter 2. verdenskrig.

De få tilgængelige regnskabskilder udelukker således lange serier af statistik til at belyse den økonomiske situation, og andet materiale må derfor forsøge at udfylde lakunen.

En anderledes kilde er reporteren Ole Kühnels radioprogram *Havets Husmænd* produceret af Danmarks Radio i 1949. Her kom lytteren med på en sejlads med motorjagten *Afrodite* af Sakskøbing, og der diskuteredes med forskellige småskippere om erhvervet og dets fremtid. Metodisk er det en vanskelig kilde at udnytte, da de kildekritiske overvejelser omkring for eksempel betoningen af udsagn og interviewerens udvælgelse af personer og spørgsmål ikke finder megen støtte i den metodiske litteratur. På trods af disse forbehold er radioprogrammet alligevel en værdifuld kilde, der giver mulighed for at komme helt tæt på skipperne og deres meninger om deres erhverv og situation.

En lignende kilde er Erik Hoffmeyers radioforedrag *Den danske Smaaskibsfart* fra 1943, der er et introducerende øjebliksbillede af småskibsfarten. Forfatteren, der var reder og befragter, har senere fået trykt sit foredrag i et lille hæfte, muligvis til brug som reklame og det er den version, der er blevet benyttet.

Et andet kildemæssigt farefuldt farvand er erindringer, som oftest skrevet af søfolk, især skippere, oppe i årene. Erindringer kan give et yderst værdifuldt direkte indblik i forholdene omkring småskibsfarten, men bør samtidig benyttes med en vis forsigtighed. For det første er de ofte nedskrevet langt senere end de omtalte begivenheder, og for det andet ændres meninger og holdninger som man bliver ældre. For eksempel kan skibsdrengens vrede over et arbejde, der opfattes som meningsløst af samme person der 40 år senere er blevet kaptajn opfattes som ganske fornuftigt, og det vil muligvis afspejle sig i erindringerne. Endvidere vil der i de tilfælde, hvor erindringerne er blevet udgivet, muligvis blive taget hensyn til ændrede sociale normer og nulevende personer omtalt i erindringerne eller deres efterkommere. Desuden må der også tages hensyn til, at erindringsskriveren måske ønsker at fremstille sig selv i det bedst mulige lys. Der kan opstå en vis skævhed i billedet fra erindringerne, hvis man ikke gør sig det klart, som Ole Mortensøn skriver, at "*de*

skrivende søfolk udgør en elite"[166]. Langt de fleste søfolk skrev ikke nogen erindringer. I samme forbindelse er det vigtigt at understrege, at det naturligvis kun var de søfolk der overlevede krigene, der kunne skrive deres erindringer og måske komme til den konklusion, at krigene slet ikke var så farlige!

I denne bog er anvendt en række trykte erindringer fra søfolk i småskibsfarten herunder værket *Søens Folk – beretninger fra århundredeskiftet* af Ole Højrup. Her er samlet en mængde beretninger fra søfolk omkring århundredeskiftet. I de i alt otte bind findes beretninger fra de forskellige søfartsrelaterede erhverv. Mange besætningsmedlemmer fra småskibe er skildret, og på trods af titlen går nogle af bidragene helt frem til 1930'erne. På grund af det meget store antal beretninger og deres til tider rigtig gode kvalitet, er det en yderst anvendelig kilde til belysning af blandt andet småskibsfarten.

Databasen og grundlaget for graferne

Til at belyse udviklingen inden for småskibsfarten er bygget en database med data fra Danmarks Skibsliste. Heri er hvert enkelt skib, der opfylder følgende kriterier indtastet: Skibet skal være mellem ca. 20 og 150 BRT, da 20 BRT er grænsen registreringspligtige skibe, og 150 BRT er grænsen for hvor store skibe, der kan føres med et kyst- eller sætteskipperbevis, hvilket er de laveste grader af skibsføreruddannelserne. Skibet skal desuden være et fragtskib, dvs. at typer som fiskefartøjer, færger, bugserskibe, redningsskibe, lægtere, stenfiskere og lystfartøjer ikke er medtaget i undersøgelsen. Endvidere ses der bort fra småskibe drevet af større rederier. Derfor er kun skibe ejet af en enkelt person eller af mindre rederier med et enkelt eller to skibe medtaget i databasen. Aktieselskaber er også sorteret fra, med undtagelse af hvis skibets navn indgår i navnet, da det så antages, at det er et selskab med kun ét skib. Efterfølgende er listerne over rederier i Skibslisten gennemgået, og skibe fra rederier med mere end to skibe sorteret fra.

I databasen inkluderes oplysninger om skibets navn, type, materiale, en evt. motors hestekræfter, byggeår, bruttoregisterton og hjemsted. Der er udelukkende medtaget sejl- og motorskibe i databasen, da en gennemgang af dampskibene for de ovennævnte år viste, at der kun fandtes et eller to dampskibe pr. år, der kunne opfylde kriterierne. Derfor er der valgt at se bort fra dampskibe. På grund af materialets omfang er databasen begrænset til at omfatte skibe med navne begyndende med A-G. Ser man bort fra bogstaverne W, Y, Z, X, Æ, Ø og Å, som kun ganske få skibsnavne begynder med, og antager man, at fordelingen af de øvrige bogstaver er omtrent ligelig, svarer dette udsnit til ca. en tredjedel, hvilket antages at være repræsentativt for hele materialet. Når der i det efterfølgende bruges oplysninger om skibes alder, størrelse, motor, etc. stammer

166 Mortensøn, Ole: *Sejlskibssøfolk*, s. 8.

disse fra *Danmarks Skibsliste*, hvis ikke andet er angivet, og omfatter skibe med navne begyndende med bogstaverne A-G, der antages at afspejle det totale billede. Ved graferne skal tages det forbehold, at det ikke har været muligt at få x-aksen til at afspejle forskellene i afstandene i årene, og graferne derfor er en smule udstrukne, hvor flere år tæt op af hinanden er undersøgt. Endelig skal det bemærkes, at *Danmarks Skibsliste* er et øjebliksbillede ved indgangen til det pågældende år, det vil sige at for eksempel *Danmarks Skibsliste* 1925 er tallene opdateret til og med 31. december 1924. Når der i grafer refereres til årstal, er det altså begyndelsen af det pågældende år, der henføres til.

Litteratur

Adriansen, Inge: *De Forenede Teglværker i Egernsund* – 1894-1994, 1994.

Andersen, Emil: "En beretning om skonnert Cathrine af Svaneke 1922-1945" in Jørgen H. Barfod (red.): *Maritim Kontakt* 14, 1990.

Bache, A. O.: *Samling af danske Sofarslove udgivet ved Navigationsdirektoratets Foranstaltning*, 1942.

Bakka Jr., Dag: *Langs kysten i femti år – Kystfart og fraktenæring* 1946-1996, 1997.

Bergh, Ole: *100 år med mindre skibe – Rederiforeningen for Mindre Skibe* 1897-1997, 1997.

Boysen, Benny: *"RØSEN" af Struer – en veteran på Limfjorden*, 1979.

Christensen, Benny: "Forholdet mellem staten og skibsfarten under første verdenskrig indtil fragtnævnets oprettelse" in Vagn Dybdahl (red.): *Erhvervshistorisk Årbog* 1973, 1973.

Dam-Hansen, B.: *Alpha Diesel – 100 år i fremdrift*, 1983.

Fink, Jørgen: "Regnskabsmateriale som historisk kilde – Tiden indtil 1950", in Ib Gejl et al (red.): *Erhvervshistorisk Årbog* 1996, 1996.

Frederichsen, Frederik: "50 år med danske motorsejlere", in Hans Jeppesen et al (red): *Handels- og Sofartsmuseet på Kronborg – Årbog* 1989.

Frederichsen, Frederik: "Danske motorsejlere af tyske krigsskibsmaterialer", in Hanne Poulsen et al (red.): *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg – Årbog* 1981.

Friis-Pedersen, Jens: *Sejlskibe*, bind I-III, 1980, 1981 og 1983.

Gotfredsen, Emil: *Rudkøbing Skibe*, 1972.

Gotved, Arne: *Og de sejler de gamle træskibe*, 1996.

Granlund, Sven; Claesson, Claes; Bergman, Gunnar; Hammarskär, K. -E.: *Svenska seglare och motorseglare*, 1951.

Hahn-Pedersen. Morten (red): *I storm og stille – den sikre havn – Bidrag til sømandskonens historie*, 1992.

Hahn-Pedersen, Morten: "Skibe og skæbner fra Svendborgsund 1939-45" in Jansen, Henrik M.: *Årbog for Svendborg & Omegns Museum* 1985, 1986.

Hansen, Clas Broder og Knuth, Peter: *Lexikon der Segelschiffstypen*, 1987.

Hansen, Svend Aage: *Økonomisk vækst i Danmark - Bind II:* 1914-1970, 1983.

Hasslöf, Olof; Henningsen, Henning og Christensen, Arne Emil (red): *Sømand, fisker, skib og værft – Introduktion til maritim etnologi*, 1970.

Hermansen, Karsten (red.): *Marstal Søfart* 1925-2000, 2000.

Hjort, J.: *Den danske sømand under de to verdenskrige*, 1946.

Holm, Poul: *Aalborg og Sofarten gennem 500 år*, 1999.

Holm-Petersen, F. og A. Rosendahl: Fra Sejl til Diesel – Dansk Skibsfart, Søhandel og Skibsbygning, bind I-III, 1951-52.

Holm-Petersen, F. og Kromann, Erik B.: *Skibet*, 1992.

Holm-Petersen, F.: *De sejlede ud fra Marstal*, 1988.

Jans, Svend: *Sofolk fra Dragor under 2. verdenskrig*, 1981.

Johansen, Hans Chr.: *Dansk historisk statistik* 1814-1980, 1985.

Johansen, Hans Chr.: *Jernbanerne i bilismens skygge, På sporet* 1847-1997, bind III, 1997.

Jørgensen, Hans: *Den glemte modstand*, 2001.

Kiedel, Klaus-Peter: *Küstenschiffer – Alltag auf Motorseglern, Kümos und Containerfeedern*, 1996.

Kiil, N.O.: "Konvojsejlads", in Hans Jeppesen (red.): *Handels- og Sofartsmuseet på Kronborg - Årbog* 1993.

Kragh, Birgitte og Rønne, Bent Vedsted: "Med OLGA af Egernsund – om småskibsfarten i mands minde" in Kragh, Birgitte: *Nordslesvigske Museer* 18 - 1992, 1993.

Kroman, Erik: *Marstals Sofart indtil* 1925, 1928.

Kromann, Erik B.; Mortensøn, Ole og Nielsen, Anders Rehde: *Da paketterne sejlede – fra Smålandshavet og Det sydfynske Øhav*, u. å.

Lütken, André og Holst, Helge: *Opfindelsernes Bog*, bind II, 1913.

Mitchell, B. R.: *International Historical Statistics – Europe* 1750-2000, 2003.

Mortensøn, Ole (red.): *Fem havne – Den industrialiserede havns opkomst og udvikling på Sydfyn og Øerne*, 2005.
Mortensøn, Ole & Kiedel, Klaus-Peter: *Fra kyst til kyst – Beretninger fra kystskibsfarten i det 20. århundrede*, 1998.
Mortensøn, Ole: *Sejlskibssøfolk*, 1987.
Motorer og bevaringsværdige skibe, pjece fra Skibsbevaringsfonden, http://www.skibsbevaringsfonden.dk/c/c_c/Motorerogskibe.pdf
Møller, Anders Monrad: *Fra galeoth til galease*, 1981.
Møller, Anders Monrad: *Jagt og skonnert*, 1988.
Møller, Anders Monrad; Dethlefsen, Henrik og Johansen, Hans Chr.: *Dansk Sofarts Historie* 1879-1920 – *Sejl og Damp*, bind V, 1998.
Nielsen, Christian: *Danske bådtyper – opmålt og beskrevet af Christian Nielsen*, 1973.
Nielsen, Erik Møller: *Svendborg Sofarts Historie – siden* 1253, 2003.
Nielsen, John: "De danske farvande i fred og krig", in Knud Klem (red.): *Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg - Årbog* 1946.
Olsen, Erling: *Danmarks økonomiske historie siden* 1750, 1962.
Ousager, Steen: *På sporet* 1847-1997 – *Krige og fornyelse*, bind II, 1997.
Petersen, Holger Munchaus: "Lidt om skibsbevaring og om søfartsstatistik" in Erik Gøbel og Jens Lorentzen: *Maritim Kontakt* 18, 1996.
Petersen, Holger Munchaus; Poulsen, Hanne og Sørensen, Bente Borg (red.): *Caroline og de andre – Fornyelsen i dansk småskibsfart efter Krigen*, 1995.
Rallis, Tom: *Transport i Danmark* 1830-1990, 1992.
Rasmussen, Alan Hjorth: *Fra råoliemotor til skibshydraulik – A/S Motorfabriken "DAN"* 1887-1987, 1987.
Rasmussen, Alan Hjorth: "Mens græsset gror – havets husmænd og den maritim-historiske forskning, in Hanne Poulsen et al (red.): *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg – Årbog* 1981, 1981.
Rasmussen, A. Hjorth: *Skudefart og Limfjordshandel*, 1974.
Rasmussen, Frank A. et al: *Dansk Sofarts Historie* 1920-1960 – *Damp og diesel*, bind VI, 2000.
Rasmussen, L., og Grube, Peter: *Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe* 1897-1947, 1947.
Røder, H. C.: *De sejlede bare... - En beretning om danske sømænds og fiskeres indsats hjemme og ude i den anden verdenskrig*, 1957.
Rønne, Bent Vedsted (red.): *Småskibsfart fra Egernsund og Fjordegnen*, 1994.
Rønne, Bent Vedsted: "Småskibsfarten langs østkysten" in *Sønderjysk Månedsskrift*, nummer 3, 2005.
Sandbeck, Thorkild: *Martha – en skonnert gennem* 100 *år*, 2000.
Skanse, Peter (red.): *Segla för Tjörn*, , 1987.
Thalund, Henning: "FREIA – 100 år i søen" in Hans Jeppesen et al (red.): *Handels- og Søfartsmuseet – Årbog* 1997.
Thomas, Inga Birgitte (red.): *FREIA – Stålskonnert fra Ronne* 1897-1997, 1997.
Tortzen, Christian: *Krigssejlerne – Træk af dansk skibsfarts historie* 1939-1945, 1995.
Tortzen, Christian: *Søfolk og skibe* 1939-1945 – 1. *Ind i krigen*, 1981.
Tortzen, Christian: *Søfolk og skibe* 1939-1945 –3. *De første år*, 1983.
Tortzen, Christian: *Søfolk og skibe* 1939-1945 – 4. *De sidste år*, 1985.
Wohlfahrt, Eske: *Søfarten fra Fur – et bidrag til Limfjordens søfartshistorie*, 1993.
Ørberg, Bent: *Søfolk og fiskere under 2. verdenskrig – Mindebog* – 2.208 *omkom*, 1997.

Kilder

Rigsarkivet (RA).

Fragtnævnets arkiv:

Pakke 161: Skibsmapper, nummerordnede 1944 1-16.

Pakke 295: Ind- og udgaaende Brevkopier til Handelsministeriet, jan. 1940 – dec 1943.

Pakke 421: Korrespondance 1939-1946 – Dr. Kørbing II, Smaaskibe III, 1. maj 1942-3. september 1942.

Pakke 521: 1939-1946 Korrespondance, Principielle udtalelser, rater m.v.

Pakke 523A: Korrespondance 1939-1946, Småskibenes kartotekskort over olietildeling indtil 1944.

Pakke 523B: 1939-1946 Korrespondance , Småskibenes kartotekskort over olietildeling.

Pakke 553: 1939-1946 – Statistikker I.

Pakke 554: 1939-1946 – Statistikker II.

Pakke 555: 1939-1946 – Statistikker III.

Pakke 519: Korrespondance 1939-1946 – Fragtnævnets møder – 31. juli 1942.

Pakke 926: 1939-1949 Diverse sager.

Marstal Søfartsmuseums arkiv (MSA).

Frode Schlander: *De mindste skibe hjemmehørende i Svendborg Amt*, 1984, løsark i pakke: Frode Schlander, certepartier og erindringer mm.

Skibsarkiv: læg "Sif 1", kvitteringsbog samt regnskabsbog for partsrederiet Sif.

Mæglerfirmaet H.C. Grube 1874-1997: Befragtningsbog 1937-41.

Vejle Stadsarkiv (VSA).

Pakke: Rederiet S.P. Christensen p,k,s,r 1908-1982, A 6065, lb. nr. 1-23.

Pakke: Madsen, Knud r,d,e 1909-1941, A 6094, lb. nr. 1-6.

Pakke: Partsrederiet for galeasen M/S Elly af Vejle c,r 1940-45 A6073 lb. nr. 1-7.

Handels- og Søfartsmuseets arkiv (HSA).

Læg 39/36 og 96/36 i pakke 2-200/36, korrespondancearkivet.

Havets husmænd, radioforedrag i Danmarks Radio d. 4/12 1949, kassettebånd mrk. 31.983

Trykte kilder.

Beretning om Fragtnævnets virksomhed 5. september 1939 – 31. *marts* 1949, København 1950

Coasterfarten – Jubilæumshæfte 1942-1982, 1982.

Dansk Søfartstidende, årgangene 1909 og 1915, Handels- og Søfartsmuseet.

Dansk Søulykke-Statistik, udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, årgangene 1939-49.

Fortegnelse over krigsforliste og krigshavarerede danske Skibe – 3. september 1939 – 31. *december* 1949, 1950.

Fragtnævnets Beretning – 12. *Maj* 1916 - 22. *December* 1920, København 1921.

Hoffmeyer, Erik: *Den Danske Smaaskibsfart – Radioforedrag af Erik Hoffmeyer den* 11. *Maj* 1943, u. å., Handels- og Søfartmuseets bibliotek.

Medlemsblad for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe, årgangene 1910, 1915, 1918, 1919, 1920, 1921, 1925, 1930, 1935, 1939, 1940, 1942, 1943, 1945, 1946 og 1950, Det kongelige Bibliotek.

Samling af Søforklaringer over krigsforliste danske Skibe i Aarene 1914-1918 med et tillæg – udgivet efter Foranstaltning af Handelsministeriet, København 1921.

Skade, H.N.: *Statistiske oversigter over Skibsfart og Vareomsætning paa København sammenlignet med Forholdene paa en del inden- og udenlandske Pladser*, 1946.

Skipperen - Medlemsblad for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe, årgangene 1943, 1946 og 1950, Det kongelige Bibliotek.

Aarbog for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe 1918-1919, 1918, Det kongelige Bibliotek.

Aarbog for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe 1920-1921, 1920, Det kongelige Bibliotek.

Aarbog for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe 1925-1926, 1925, Det kongelige Bibliotek.

Erindringer og beretninger.
Brusgaard, Ejner: *Frem, Frejdig og Frihed – Fortællinger fra livet i småskibsfart*, 2003.
Friis, Bent J.: *Galeasens Kølvand*, 1996.
Højrup, Ole: *Skibsdreng og letmatros - Soens Folk* 1, 1985.
Højrup, Ole: *Skibsfører og skipper - Soens Folk* 7, 1988.
Jensen, Charlotte: "Blade fra en skipperdatters barndomserindringer" in Jensen, M. Wellner et al (red.): *Vejle Amts Årbog* 1985, u. å.
Jensen, Kai Nykjær: "Skibstømrer på Ring Andersens Værft 1941-1951 – et efterspil til sejlskibstiden", in Henrik M. Jansen: *Årbog for Svendborg og Omegns Museum* 1999, 1999.
Lund, Kaj: *Du bliver aldrig sømand*, Kaj, 2001.
Petersen, Meta: "Sømandskonen og småskibene" in *Struerfolk*, nr. 4, 1989.
Poulsen, Henning (red.): *Skonnerten "Skibladner" af Rødvig – Beretninger fra en skipper og hans familie på Stevns*, 1997.
Sejlskibskår – En sømands betragtninger fra tiden derude, Marstal Søfartsmuseum 1990.
Skibsreder S.P. Christensens erindringer 1908-1991, upubliceret manuskript på Handels- og Søfartsmuseet.