

Det industrielle gennembrud

Forudsætningerne

Skellet mellem håndværksmæssig og industriel produktion kan være svær at sætte. Der fandtes mange håndværksmestre omkring 1850, der beskæftigede mere end 5 svende, og nogen maskinel hjælp betjente de sig også af. Kun langsomt bredte de nye tekniske hjælpemidler, som f. eks. dampmaskinen, sig i Danmark.

Stagnationen hang bl. a. sammen med, at håndværket var underkastet en lang række strenge restriktioner, der var vedtaget helt tilbage i middelalderen. Siden den tid havde håndværket været organiseret i laug, d. v. s. sammenslutninger inden for de enkelte fag med det formål at sikre medlemmerne socialt, at træffe bestemmelser om arbejdsforhold samt at skabe ensartede konkurrencevilkår ved fastsættelsen af priserne. Desuden måtte håndværk kun udøves i købstæderne. Alt i alt en meget stærk regulering af et erhverv. Dette stemte meget dårligt overens med indholdet i liberalismen. Næringsfriheden stod derfor også centralt placeret på de national-liberales program, så centralt at det blev indføjet i grundloven. I 1857 vedtog Rigsdagen de love, der ophævede laugenes og købstædernes privilegier. Med næringsfrihedens indførelse var en væsentlig forudsætning for den kommende industrialisering skabt. Der kunne nu frit etableres virksomheder, hvor man ville (med visse få begrænsninger), hvis det ellers var muligt at skaffe arbejdskraft og kapital.

At skaffe den nødvendige arbejdskraft var ikke noget problem. Danmarks befolkning steg fra 1,8 mill. i 1870 til 2,5 mill. i 1900. Denne stigning var imidlertid ikke jævnt fordelt mellem land og by. Der skete en kraftig vandring fra land til by, således at bybefolkningens andel i 1900 var steget til ca. 39 % mod 25 % i 1870. Den store tilvandring til byerne skabte et rigeligt udbud af arbejdskraft, som tilmed, på grund af konkurrencen om at skaffe sig arbejde, var billig.

Som omtalt tidligere (se s. 27 f.), betød de gode konjunkturer i kornsalgperioden, at der skabtes store kapitaller i Danmark. Det var først og fremmest hos godsejerne og de største handelsforetagender, at kapitalkoncentrationen foregik. Godsejernes indtjening oversteg, hvad de selv kunne bruge på forbedringer og udbygninger af godserne. Derved blev der skabt

en „ledig“ kapital. Købmændene stod for opkøbet af kornet hos bønderne og solgte det videre til englænderne med stor fortjeneste. De stod også for importen af de varer, bønderne skulle bruge. Den stigende arbejdsdeling i samfundet gav handelsleddet en mere og mere central placering i dansk økonomi. Alt dette førte til, at storkøbmændene kom til at spille en særdeles væsentlig rolle ved finansieringen af industrialiseringen og oprettelsen af banker.

Op til 1870'erne var der således, foruden arbejdskraft, også ledig kapital til stede. Men den skulle for at gøre nytte formidles til dem, der havde brug for lån til investeringer. Denne kapitalformidling skete fortrinsvis gennem banker, sparekasser og kreditforeninger. I 1857 var Privatbanken blevet oprettet, primært med det formål at give kortfristede kreditter til handelsforetagender, der indtil dette tidspunkt havde været næsten helt afhængige af finans- og handelshusene i Hamborg. Den drivende kraft i Privatbanken blev C. F. Tietgen. Han kom til at spille en afgørende rolle i den første industrialiseringsfase. I 1871 stiftedes Den danske Landmandsbank, og i 1873 Københavns Handelsbank. Foruden disse tre hovedbanker oprettedes en række banker i provinsen. Denne organisering af kapitalmarkedet blev af uvurderlig betydning for industrialiseringen. Ved at give rente for indskud på anfordring, trak bankerne en del af den „ledige“ kapital ind i bankerne, som herefter udlånte den til industri og handel. Desuden medvirkede bankerne ved oprettelsen af industrielle aktieselskaber. Banken påtog sig at sælge aktierne og garanterede tegningen af hele aktiekapitalen. Mange aktieselskaber blev grundlagt med de tre hovedbanker som formidlere og deltagere. Bankerne fik derved en særdeles vital placering i dansk erhvervsliv. Personsammenfaldet i bestyrelserne i mange industri- og handelsvirksomheder og bankerne var betydeligt.

Sparekasser og kreditforeninger blev også oprettet og udbygget i tiden op til 1870'erne. Deres opgaver var af en noget anden karakter end en banks. For dem var sikkerheden det afgørende. De gav derfor kun lån mod sikkerhed i fast ejendom. Deres betydning lå primært i imødekommelsen af et kapitalbehov hos det ekspanderende landbrug og byggeri.

De gode konjunkturer, tilstedeværelsen af rigelig kapital og organiseringen af kapitalmarkedet i perioden op til 1870'erne, bevirkede tilsammen, at det var muligt at låne penge til en

lav rente. Det virkede yderligere stimulerende på lysten til at grundlægge nye virksomheder.

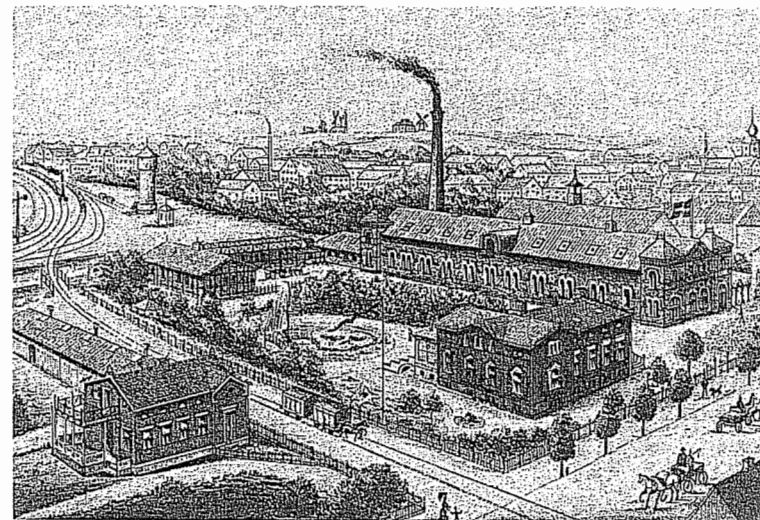
Foruden de ovennævnte forudsætninger for en industrialisering, skal der også være et udbygget *transportnet* til rådighed. Det er nødvendigt, for at transportudgifterne på billige men tunge varer som f. eks. korn, jern, kul o. s. v. ikke skal blive uforholdsmæssigt store.

Både inden for sø- og landtransporten skete der en kraftig udvikling fra det 19. århundredes midte og frem. På grund af Danmarks *topografi* har *søtransporten* altid spillet en meget vigtig rolle. Handelsflåden var i kornsalgsperioden i kraftig udvikling, og mange købmænd havde deres eget lille rederi, bestående af forskellige typer af sejskibe. Dampskibet begyndte efterhånden at vinde indpas, og var i 1900 klart dominerende. Denne omstilling fra sejl til damp var imidlertid så kapitalkrævende, at mange af de små rederier ikke kunne klare det. Med C. F. Tietgen som initiativtager sluttede en række af disse små selskaber sig sammen og dannede i 1866 aktieselskabet *Det forenede Dampskibsselskab*, som hurtigt opnåede en faktisk monopolstilling på den indenrigske godstrafik til søs. Selskabet blev også klart dominerende i landbrugseksporten til England fra udskibningshavnen i Esbjerg, indviet 1874.

Landtransporten blev revolutioneret ved opbygningen af et *jernbanenet*. Den første jernbane i kongeriget Danmark blev indviet i 1847 og gik mellem København og Roskilde. Denne bane havde vel nærmest kuriositetens præg, men selve transportmidlets betydning for erhvervslivet afspejlede sig klart i den voldsomme debat i de efterfølgende år om linieføring og udbygningstempo.

Omkring midten af 1870'erne var hovedlinierne udbygget og udgjorde i alt ca. 900 km, for siden at stige til små 3000 km i 1900. Danmark blev således gennem udviklingen i samfærdselsmidlerne bundet sammen, både til søs og til lands.

Finansieringen af jernbanebyggeriet var mange steder i verden foretaget af private selskaber. Udviklingen i Danmark adskilte sig fra denne tendens. Ganske vist forsøgte Tietgen i 1860'erne at samle alle landets jernbaner i ét selskab under hans og Privatbankens ledelse, men forsøget mislykkedes. Der var forbavsende nok – den liberale ideologis uvilje mod statens indblanding i forretningslivet taget i betragtning – flertal



Horsens nye Dampvæveri før år 1900. En typisk ny industrivirksomhed, som ændrede billedet af en dansk provinsby.

i Rigsdagen for *statsbaneanlæg* og -drift. Resultatet blev, at alle *hovedlinier* var *statsejede*, medens *sekundær*linierne blev overladt til *private selskaber*.

Med udbygningen af transportsystemet, organiseringen af kapitalmarkedet, den lave rente og rigelig og billig arbejdskraft, kom det til at spille en mindre rolle for industrialiseringen i Danmark, at landet ikke rådede over to af de dengang vigtigste *råstoffer*, jern og kul. Den nære beliggenhed ved England og de lave fragtrater gjorde, at industrien uden større merudgifter kunne skaffe, hvad den havde brug for. Danmark var dog ikke uden råstoffer selv. Det er typisk, at betydelige dele af dansk industri voksede op i tilknytning til landbruget. Enten forarbejdede den landbrugsvarer (øl, sukker, sprit, animalske produkter) eller også tilvirkede den maskiner, gødning og soyakager til brug i landbrugsproduktionen. Udbygningen af sø- og landtransportnettet skabte også basis for en stor skibs- og maskinindustri.

Industrien behøvede et *købedygtigt marked* til sine produkter. Også denne forudsætning blev skabt i løbet af 1850'erne og 1860'erne under den gode konjunktur. Landbrugets fremgang, den stigende arbejdsdeling mellem land og by, trans-

portnettets sammenknytning af Danmark til et stort marked, gav tilsammen gunstige afsætningsmuligheder for en industriel produktion. En lang række af de vigtigste forudsætninger for en industrialisering var således til stede i Danmark omkring år 1870.

34