

tilhøre en ældre Periode og en ældre Kultur end de store Stengrave; Steenstrup bestred dette skarpt og mente, at de to Fundgrupper hver med sine Oldsager repræsenterede »to Sider af een og samme Kulturtilstand«. Da Striden endte 1861, stod Paastand mod Paastand. Eftertidens Forskninger har dømt Parterne imellem, dog heller ikke uden lidenskabelige Meningsudvekslinger (Sophus Müllers og Zincks Polemik i 90'erne). Det er Worsaaes Opfattelse, der har sejret, og skønt det i de seneste Aar ved nye naturvidenskabelige og arkæologiske Undersøgelser har vist sig, at den rene Køkkenmødding-Kultur har levet i praktisk talt uændret Form ret langt ned i Yngre Stenalder, ændrer det intet i Forholdet. Selv om der nu foreligger det af Steenstrup saa ihærdigt men forgæves eftersøgte Køkkenmøddingfund med iblandede — vel at mærke samtidige — Splinter af slebne Flintokser, Lerkarskaar af Typer, som findes i de store Stengrave, og Husdyrknogler, forskyder det dog ikke den hidtidige Opfattelse, at Køkkenmøddingkulturen er fundamental forskellig i Næringsliv, Redskabsteknik etc. fra den Yngre Stenalderes Kultur: de griber blot kronologisk noget ind over hinanden.

Bogen slutter ved C. J. Thomsens Død 1865, da den nye Videnskab allerede havde sin Barndom bag sig. Men Arkæologien i Dag kan ikke forstaas uden Kendskabet til denne Periode. Man maa derfor være Dr. Carl S. Petersen taknemlig for, at han har skildret den paa en saa smuk og afrundet Maade.

C. J. Becker.

Skibsfarten i det danske vadehav.

N. H. Jacobsen: Skibsfarten i det danske vadehav. Udgivet af Geografisk selskab. Hagerup. 1937.

Når denne bog kommer i serien: det kgl. danske geografiske selskabs kulturgeografiske skrifter (redigeret af dr. Niels Nielsen. Bind II) og dertil er antaget som *doktordisputats*, så kan den slutning hurtigt gøres, at den indeholder endel mere, end hovedtitlen umiddelbart lader formode. Undertitlen: *en erhvervsgeografisk studie*, siger straks ikke så lidt mere. Vi skal se hvordan.

For ukyndige kan iøvrigt hovedtitlen synes mærkelig. Kan der overhovedet sejles af betydning i vadehavet? Så kommer man i tanker om Ribe, som jo dog omkr. 12—1300 var Danmarks vigtigste ud- og indførselssted, og der må nok også i meget ældre tid — efter oldtidsminderne at dømme — have været ikke så lidt sejlads ialfald til et par steder: Ballumegnen og Esbjerg-egnen. Jamen så var vel besejlingsforholdene bedre end de er

blevet i nyere tid? Men det mener forf. ikke. Det er bade med sejllobene og vadehavet i det hele i bogstavelig forstand gået op og ned, jfr. f. eks. dr. Nordmanns undersøgelser ved Misthusum (ud for Skærbæk), og sejllobene har skiftet ikke så lidt, men alt ialt synes de ikke at have været bedre i ældre tider end de er nu.

Men de *betød* overmåde meget mere for landets handels- og erhvervsforhold. Sålænge skibenes størrelse og styrke var en sådan, at man nødvendig vovede sig nord om Skagen, igennem det farlige Skagerak (jfr. at svenske vikinger på deres vestfærd menes at have benyttet Limfjorden!), da *var disse noget usikre sejllob i vadehavet virkelig Danmarks åndehuller ud mod den så meget højerestående vesteuropæiske kultur!* Det var jo den del af Danmark, der lå nærmest de vestlige kulturlande, og fra disse kystegne gik handelsveje tværs over halvøen, mest bekendt er den, som gik til Hedeby og Slesvig, noget senere har der mulig været en lignende forbindelse (gennem Kongeådalen) mellem Ribe og Kolding.

I meget lange tider, og før *vor* historie begynder., var det *Fri-serne*, som drev denne skibsfart. Fra omkring 1100 er den mest i vore egne hænder, og havde navnlig mod syd, fra Ribe, Tønder, Ballum, Højer og mange flere steder, stor betydning ved den *vareudveksling*, som den fik istand med de sydvestlige lande: Korn, honning, jydepotter, skind, en tid også heste *fra* Danmark, og klæde, øl, vin m. m. *til* Danmark, væsentlig til Ribe. Det var byens *stortid*, — alene denne historie om en by i vækst og velstand i 500 år og dernæst en 300 årig stagnation, så indbygger-tallet gik langt under det halve, er overordentlig interessant at læse, uagtet man iforvejen kender dens hovedtræk. — Det bliver i nogen måde *Hjerting* og *Fanø*, der kommer til at afløse Ribe som handelspladser og skibsejere, men naturligvis alligevel slet ikke i så fremragende stilling som før Ribe, thi omkring 1400 var *omlandsfarten* (nord om Skagen) begyndt for alvor, idet skibene var blevet større og stærkere og man også havde fået *kompasset* til hjælp.

Da var det så også for omtrent et halvt årtusind forbi med den dominerende rolle som denne skibsfart i vadehavet havde haft (vel i det mindste i 1000 år). Men som bekendt har den i den nyere tid taget revanche, idet *en enkelt* af disse sejlrender, Grådyb, nu ikke blot, ved at give adgang til en af Danmarks største havne, så langt overgår alle de andre vaderender i betydning, men konkurrerer som skibsvej stærkt håde med bælteerne og Øresund. Atter, kan man sige, har skibsfarten fra vadehavet fået betydning som forbindelse med den store verden.

Det kan måske i denne korte sammenfatning skimtes, at denne bog omfatter mange betydelige historiske spørgsmål, handelsveje, skibsbygning, havne, landændringer, trafik, en stor mængde produktions- og forbrugsgrene osv., og at den således holder adskilligt mere end den lover.

Nogle indvendinger har man jo gerne. Jeg tror ikke, at fanikerne vil gå ind på, at skulder og rødspætter er det samme. Side 217 er der tale om studenes vægttab på den lange march fra N. Vosborg til Hamborg, og det kunde være af megen interesse at få nogle tal derfor, men når udgangspunktet ikke er mere bestemt end at studene »sikkert« ved afgangen vejede 600 kilo, så kan man vel lige så gerne lade den opgave ligge. — Jeg mener heller ikke, at den sammenligning, der efter Listtoldbøgerne 1642—43 drages mellem tonnagen i den sydlige og den nordlige del af vadehavet, er ret meget værd, når man dog må regne med, at en stor del af skibene fra Hjærtning, Ho og Nordby ofte har valgt vejen gennem Grådyb.

Endelig er der den gamle travet om studehandelens nedgang, dels på grund af den danske toldforhøjelse 1718 (hævet 1719), dels på grund af den hollandske indførselstold 1724. Den er for over 40 år siden kortelig tilbagevist af E. Holm (Danmarks-Norges hist. 1720—30, henvisn. s. 39), siden udførligere af undertegnede (jyske saml. 3—3—527). Det var rart, om en sådan evindelig genganger omsider kunde blive stedt til hvile! Det hollandske toldpålægs nøjere historie kender jeg desværre ikke. Er det blevet hævet lige så hurtigt som det danske, så er det jo ikke så sært, at heller ikke dettes indflydelse kendes i statistiken. *Det gør det nemlig ikke.* Tallene kan ses i rigsarkivet (»miscellanea vedkommende grænsetoldvæsenet« og »Mallingiana«); de viser for Kolding og Ribe, som til 1790 var de væsentlig lovlige toldsteder, for årene 1700—17 en gennemsnitsudførsel af 14.314 stude årlig, for 1718—33 13.625 årlig, og for 1734—50 c. 11.000 årlig. Altså en stadig nedgang, som blev ved lige til kvæghandelens frigivelse 1788, og toldpålæggene synes altså ialfald *ikke* at have spillet nogen rolle (af 35 købmænd, hvis navne og hjemsteder er opgivet for 1719, er de 24 fra Holland!). Derimod kommer der et temmelig brat fald i 1734, idet årsgennemsnittet for 1734—39 kun er 8778 stkr. For dette fald og for den ringere udførsel i det hele de følgende år skal måske *kvægpesten* bære skylden, men ellers synes det tydeligt, at denne handel er inde under de samme mere eller mindre jævne svingninger, som al næringsliv er underkastet, og som naturligtvis *også* har deres årsager.

Soren Alkær sig.