

Litteraturnyt

SAMLEDE FREMSTILLINGER OG STØRRE TIDSPERIODER

Jan Bill, Bjørn Poulsen, Flemming Rieck og Ole Ventegodt: *Dansk søfarts historie, I: Indtil 1588*. Red. Ole Feldbæk m.fl. (Gyldendal, 1997). 287 s., 388 kr.

Værkets nu bedagede forgænger, *Den danske Handels og Søfarts Historie* (1919), har nu snart nået støvets år og har længe trængt til den afløser, vi nu får i hele syv bind. Det betyder bare ikke, at søfartshistorikerne har ligget på den lade side; tværtimod, men de undersøgelser, der foreligger, har været specialstudier, kun med undtagelse af den ny orlogsfåde-historie. Incitamenterne til det ny værk har sikkert været mange, behovet, den almindelige interesse, skibsarkæologiens resultater osv. Under alle omstændigheder kan de motivere en moderne syntese.

Hvad tidsafgrænsningen angår, bemærker en af værkets forfattere fuldt korrekt, at periodisering aldrig kan blive mere end historikerens heuristiske ramme til fortolkning af sit materiale. Det må vel også være grunden til, at man har valgt 1588 som slutpunkt: Da den imponerende og temperamentsfulde »kaptajn Christian Frederiksen« trådte til; han vidste jo at værdsætte det våde element til både udvortes og indvortes brug. Fra andre – økonomiske og politiske – synspunkter kunne man have ventet, at valget var faldet på 1560, en sag, vi senere vender tilbage til.

En ting må anmelderen på forhånd vedgå: At det for hans vedkommende

som inkarneret landkrabbe ville være halsløs gerning at begive sig ombord i en vurdering af den skibsteknologiske udvikling; han må nøjes med at annamme sagkundskabens viden. Men hovedindtrykket står helt klart: Udviklingen forløb – som den historiske – helt umærkeligt, men også præget af teknisk snilde og den smidighed, der måtte til, for at skibenes typologi og funktion kunde tilpasses de skiftende behov. Her har der været megen god belæring at hente for den vankundige landkrabbe.

Som helhed gælder det, at alle værkets fire forfattere har været i stand til at forene primær forskning med velafbalanceret syntese, en kunst, som kun få behersker, og samtidig at holde fremstillingen i en lettilgængelig og ubesværet prosa og med støtte i fortrinlige illustrationer, kort og diagrammer; det sker kun sjældent, at man kan fornemme støberande eller divergenser. Bogen bringer endelig et fyldigt noteapparat, bibliografi og kilde- og forskningsdiskussioner; kun en ordliste kunne man have ønsket sig. Her vil der være ikke så lidt at hente for selv fuldbefarne historikere.

Til helhedsbilledet hører endelig, at alle sider af søfarten tages op: teknologi, navigering, handel, fiskeri, organisationsformer, ruter, mandskabets vilkår og meget andet. Anmelderen må over for en sådan alsidighed nøje sig med at tage enkelte, centrale emner op; også fordi fremstillingen strækker sig over så

langt et tidsspænd, at ingen ville være kompetent til at have nogen begrundet mening om alt; ingen kan i dag være polyhistor.

Først nogle linier om vikingetiden. Ole Ventegodt fremhæver i fuld overensstemmelse med Flemming Riecks analyse af skibsteknologien det skred, der fandt sted i periodens løb fra røver- og plyndringstogter til organiseret handelsaktivitet og bosættelse, og ligeledes den dramatiske aktivitetsstigning, som fandt sted omkring år 800. Af den frankiske gejstlige, Alkuins korrespondance fremgår det netop meget tydeligt, at denne bølge kom som et fuldkomment chock for samtiden; man mødte nu søgående skibe med tværsejl og stor manøvredygtighed (Aksel E. Christensen, »Birka uden frisere«, *Handels- og søfartsmuseets årbog* 1966, s. 17f).

Naturligvis behandles både ekspansionen mod vest – herunder de nordatlantiske/arktiske bosættelser – og mod øst. Her kan det blot give anledning til en stille forundring over, at Sture Bolins påvisning (siden modificeret af Peter Sawyer) af, at ædelmetalstrømmen – den eneste gang i historien, således som Artur Attman fremhævede – bevægede sig vestover, fra kalifatet mod Skandinavien og videre mod vest, ikke nævnes (Sture Bolin, »Muhammad, Karl den stora och Rurik«, *Scandia* XII, 1939, s. 181-222); skattefundene henvises til en afkrog, hvor de ikke hører hjemme. Det havde utvivlsomt kunnet give en endnu bredere sammenhæng og have perspektiveret reorienteringen mod Nordvesteuropa ved midten af det 11. århundrede; Bjørn Poulsen fremhæver senere, hvor sejlivet forbindelsen til England viste sig at være.

Af Ventegodts og Poulsens redegørelser fremgår det klart, at de har accepteret Aksel E. Christensens afvisning af tyske hanseforskeres luftkasteller,

»Unternehmerkonsortien« fra Westfalen, som Fritz Rörig havde konstrueret; og ligeledes Christensens betoning af »Valdemarernes storhedstid« og primat i Østersøområdet (Aksel E. Christensen, »Mellem vikingetid og Valdemarstid«, *Historisk Tidsskrift* 12. rk. II, 1966, s. 21-56; »Scandinavia and the Advance of the Hanseatics«, *Scandinavian Economic History Review* V, 1957, s. 89-117). De ældste byprivilegier udstedes – efter kirkelige forbilleder? – omkring 1200, og de omfatter både værn og immunitet, og de ændrer efter 1240 deres funktion til at blive værn mod den nu autoritære kongemagt og dens ombuds-mænd og fogeder, i øvrigt på linie med de kirkelige institutioner (jf. *Scandinavian Journal of History* 20, 1995, s. 144f). Vi befinder os her på tærskelen til den 600 år lange konflikt om købstædernes handelens og søfartens friheder, som først afsluttes af den ikke mindre autoritære enevælde 1682, om end da uden protester mod vold.

Litteraturoversigten nævner, at Aksel E. Christensen overvurderede de vendiske stæders dominans: Historikermødet i Århus 1957 gav ham blod på tanden til at ville give i hvert fald det 13.-14. århundrede en udførlig monografisk behandling; han nåede ikke at fuldføre den, men i sin undervisning og i samtaler fremhævede han, at hanseaterne konsekvent og i egen interesse altid støttede den svage part i de nordiske konflikter, uden at det naturligvis udelukker en mulig overvurdering af stædernes kommercielle overvægt, hvad Bjørn Poulsens omhyggelige analyse kunne tyde på.

Jævnside hermed fremhæves nederlændernes og lidt mere i baggrunden englændernes ekspansion i Østersøområdet i senmiddelalderen, kulminerende med de væbnede hollandsk-hanseatiske konflikter ved midten af 1400-tallet, i begyndelsen af 1530'erne og afsluttet

med Speyerfreden 1544 (ingen af delene nævnes dog). Når 1560 muligvis kunne have været et mere hensigtsmæssigt skel end 1588, hænger det sammen med, at korn, østbaltisk træ og *naval store* og lidt senere svensk metal fik så vital betydning, at de nordiske konfliktmønstre og Østersøhandelen måtte få internationale dimensioner.

Mere overraskende kommer det, at den adelige handel og skibsfart kan føres meget længere tilbage, end Grethe Ilsøes undersøgelse kunne vise (Grethe Ilsøe, »Dansk herremandshandel med hanskebøymændene i senmiddelalderen«, *Middelalderstudier. Tilegnede Aksel E. Christensen*, København 1966, s. 305-336). Specielt hæfter man sig ved Limbek'ernes egenhandel fra Ribe, og hertil kan føjes, at Eggert Frille fra samme egn (ifølge Wm. Møllerup) også plejede forbindelser til Antwerpen. Om den østdanske højadels egenhandel til Østersøen, Norge og Vesteuropa først opstod senere, får stå hen. I hvert fald kunne man have ventet, at dens ophør omkring 1560 havde fået par ord med på vejen; det beroede nemlig ikke blot – som Erik Arup og Albert Olsen antog – på nederlændernes bedre og billigere tonnage, men også på, at danske adelige og købmænd nu kunne opnå internationale priser hjemme og uden investering; men det medførte sikkert også, at den

danske handelsflåde ikke – eller først sent – blev i stand til selv at varetage eksporten.

Derimod virker det lidt overraskende, at Bjørn Poulsen uden videre godtager Øresundstoldregnskabernes – en lumske kildes – tal for danske skibspassager ved Helsingør og ud fra dem mener at kunne konstatere en vækst i 1500-tallets sidste årtier, en antagelse, der næppe kan holde. Allerede 1935 gjorde Astrid Friis opmærksom på, at hollandske skippere sejlede under Dannebrog som bekvemmelighedsflag under det spansk-nederlandske opgør, og noget af væksten forsvandt igen under den tolvårige våbenhvile 1609-21 (Astrid Friis i *Scandia* VIII, 1935, s. 129ff; *Fra Ribe amt* XXII, 1982, s. 346f; Aksel E. Christensen m.fl. (red.), (Gyldendals) *Danmarks historie* II:2, s. 414f).

Man kunne bemærke, at det ny værk i modsætning til sin forgænger bærer titlen *Dansk søfarts historie*; det røber, at handel og skibsfart anskues som indbyrdes forbundne funktioner. Vel vidende, at anmeldelsen overvejende har beskæftiget sig med handelen, vil det dog være fremgået, at førstebindet lover godt for fortsættelsen; dens forfattere vil utvivlsomt kunne præsentere samme høje standard.

E. Ladewig Petersen

OLDTID OG MIDDELALDER

Sverre Bagge: *From Gang Leader to the Lord's Anointed. Kingship in Sverris saga and Hákonar saga Hákonarsonar*. The Viking Collection. Studies in Northern civilization Vol. 8. (Odense University Press, 1996). 175 s., 225 kr.

Sverre Bagges bog er i usædvanlig høj grad beskrevet gennem sin titel. I indsigtfulde oversigter over to samtidsa-gaer fra Norges 13. århundrede analyserer han værkernes stillingtagen til den kristne herskerideologi og den deraf flydende virkning på fortælle teknikken.