

Odense i tiden forud for 1496, har jeg således ikke kunnet finde omtalt i værket.

Det må også vække bekymring, at dødelister ukritisk sættes lig medlemslister. Ligesom man kunne købe sig til delagtighed i klostres gode gerninger, har man givetvis også kunnet gøre dette hos broderskaberne. Det får til følge, at de gejstlige gilder bliver mere til rene gejstlige gilder, end det passer i Anz' kram. Man kan også anfægte, om det religiøse ikke var andet og mere end blot

et bindemiddel til sammenhold i gruppen. Der var tale om en sikring i det hinsides, og det var en vare, der kunne skaffe såvel nye medlemmer som kunder i butikken.

Hvor om alting er, er Christoph Anz' bog om gilderne et originalt nyt værk, og det kan kun være mit håb, at det som Max Pappenheims bidrag i sin tid må befordre en ny opmærksomhed om de skandinaviske gilder i middelalderen.

Lars Bisgaard

NYERE TID

Ole Degn og Erik Gøbel: *Dansk søfarts historie, II: Skuder og kompagnier 1588-1729*. Red. Ole Feldbæk m.fl. (Gyldendal, 1997). 224 s., 250 kr.

Både i forskningsoversigten (s. 201) og andetsteds påpeger forfatterne, arkivarerne Ole Degn (Viborg) og Erik Gøbel (København), at søfartshistorien siden 1919 (da Albert Olsen bidrog til Bering-Lisbergs samleværk) har været stærkt forsømt, og at den litteratur, der foreligger, enten har en duft af lavendler over sig eller har beskæftiget sig med meget specielle emner. Et værk burde måske nok have været fremdraget som en undtagelse, samme Albert Olsens bidrag til samleværket *Danmark-Holland* (1942). I modsætning til førstebindet meddeles den detaljerede arbejdsfordeling ikke, kun at Ole Degn *hovedsagligt* har taget sig af tiden indtil 1660, medens Erik Gøbel behandler den senere periode op til 1720 (s. 10 og 209 note 19); dette »hovedsagligt« kunde friste til at antage, at et andet skel går mellem indenrigsk og udenrigsk – især vel oversøisk og kompagnihandel – skibsfart.

Naturligvis flyder kilderne langt rigere i denne periode end i den forudgående – om end ikke altid tilstrækkeligt – og forfatterne har lagt en meget stor indsats i at fremdrage nyt materiale, mestendels utrykt. Til gengæld kendes kun meget lidt privat materiale; størstedelen af kilderne stammer fra offentlige instanser, tingbøger, toldregnskaber, havneregnskaber osv; fiskale kilder kræver jo altid ekstra agtpågivenhed. Svig med skat og told må næsten være verdens næstældste erhverv. Over for Nina Bangs naive tiltro til, at Øresundstoldregnskaberne gav et troværdigt billede af Østersøhandelen, har Astrid Friis' og Aksel E. Christensens studier som bekendt belært os om noget andet, hvilket også nævnes (s. 43f). (En ting må være, at Sundtolden var forhadet, en anden, at 2,6% vel ikke kan kaldes ublu (s. 74f)). Lidt oplysning om den adelige egenhandel ville kunne hentes i Henning Paulsens udgave af Sofie Brahes regnskabsbog, Viborg 1954.

Forfatterne fortsætter disse to forskeres konfrontationsmetodik ved at inddrage et notarialarkiv fra Hoorn og de

tal, der kendes fra engelsk og tysk litteratur: R.W.K. Hinton, W.E. Minchington, M. Christlieb og A. Huhnhauser. (I min anmeldelse af John Maarbjergs bog om Skandinaviens plads i verdensøkonomien 1570-1625 burde jeg have nævnt, at når han konstaterer, at den nederlandske handel foregik på små skibe, kan det bero på den pågældende notars klientel. Jf. *Historie* 1996, s. 351f).

Resultatet bliver da også en meget fornem analyse af den indenrigske og udenrigske skibsfart, dens geografiske fordeling, dens sammensætning, fartøjernes størrelse osv. omkring 1640, men også så detailleret, at læseren taber overblikket (s. 43-54). Hovedlinierne samles først i konklusionen (s. 197-199), hvor man kan støtte sig til det udmærkede diagram over danske sundpassager 1588-1725. I overensstemmelse med forfatterne falder passagerne i en række klart adskilte faser, men især afbrudt af de nordiske krige, når kronen beslaglagde skibe og mandskab, og når fjendtlig kapervirksomhed gjorde farvandet usikre; meget morsomt citeres (s. 92) Blichers landsbydegn Morten Vinge, der 1711 nedlagde en svensk kaperkaptajn med et pletskud. Dertil kommer endelig den internationale kapervirksomhed, ledsaget af prizesager; en slags forspil til det 18. århundredes sørettlige nybrud.

En første fase indtil 1625 røber tillige det nederlandsk-spanske opgør. Ejenommeligt nok ligger København stabilt med omkring 100 passager årligt, medens provinsbyerne dominerede. Naturligvis har sø-guex'ernes fribytteri fra Dunkerque gjort Nordsøen usikker; mest markant fremtræder våbenhvilen 1609-21. Men har Astrid Friis ret i, at nederlandske købmænd og skippere sejlede under dansk bekvemlighedsflag, må de have valgt provinskøbstæderne som udgangspunkt (jf. s. 47).

Den næste hovedfase falder i de to tiår 1630-50, stadig med provinsbyerne som hovedaktører. I det hele taget kan man have sine tvivl om, at det traditionelle økonomiske skel ved 1625 – Kejserkrigens udbrud – kan holde for en nærmere prøvelse. (Det ville også gøre Christian IV medansvarlig for konjunkturmedgangen). Tværtimod skabte efterspørgslen på det krigshærgede kontinent og de svenske licenter en profitinflation for områder uden for Sveriges rækkevidde. Derimod kan det næppe være rigtigt, at begunstigelsen af København skyldes enevælden. Allerede kronens finansielle trængsler efter 1630 tvang den i armene på sine københavnske leverandører og kreditorer; det måtte nødvendigvis føre til underbinding af provinshandelen (jf. *Dansk socialhistorie*, 3, København 1980, s. 319ff). Under alle omstændigheder dominerer Københavns skibsfart absolut fra 1680; staden kunne drage fordel af Ludvig XIV's endeløse krige.

Samtidig har forfatterne kunnet korrigere Jørgen H.P. Barfods tonnagetal fra 1967 ved heldige arkivfund og uendelig flid. Barfod anslog handelsflåden 1642 til 22.400 læster, men efter krigen 1643-45 til kun 1.400 fartøjer med ca. 17.000 læster og 1699 til i alt 1.005 skibe med 17.000 læster, eller om Sønderjylland regnes med, da 1.240 fartøjer med 24.400 læster (Barfod: *Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700*, Helsingør 1967, s. 47-89 og 150. Ifølge en opgørelse ca. 1640 talte den danske tonnage: 33 skibe over 100 læster, i alt 3.565 læster; 35 skibe under 100 læster, i alt 2.165 læster samt 1.444 bojerter, skuder osv., i alt 16.679 læster. Rigsarkivet, Reg. 108B: Told til bådsmands våninger).

Trods uklarheder i formuleringen regner forfatterne – vel her Ole Degn – sig frem til, at handelsflåden 1639 bestod af 843 fartøjer med 21.540 læster,

1677 henholdsvis 883 med 10.765 læster og 1696 1.249 skibe med 35.000 læster (s. 25, 46 ff). I groft gennemsnit målte skibene 1639, 1677 og 1696 altså henholdsvis 25,3, 12,2 og 28,0 læster, tal, der taler deres tydelige sprog. Væksten efter 1670 beror utvivlsomt på krigskonjunkturerne, der – også ifølge Dagny Jørgensen – skabte en første florisssant periode, som også forvandlede småskibsniveauet til en højere størrelsesorden, beregnet til langfart, efter 1677.

Som nævnt – og fremhævet af forfatterne (f.eks. s. 8f og 93f) – satte krigen sig tydelige spor, men omstillingen beroede også på landbrugseksportens fald efter 1640'erne. I den udstrækning Øresundstoldregnskaberne afspejler udførslen af dansk korn, faldt den fra et niveau af 3-5.000 læster i 1630'erne via 1.-2.000 læster i 1670'erne til 600-1.000 læster i 1700-tallets første årtier, et ganske drastisk fald, selv når man – som forfatterne – tager tabet af de skånske landskaber 1660 og den hastigt voksende, men toldfri eksport til Norge (ifølge Ståle Dyrvik i alt ca. 300.000 td. årligt omkring 1665) i betragtning. (Jf. min »Magtstat og godsdrift 1630-1730«, foreløbig udg., Odense 1987, s. 188 fig. 3. Tallet for korneksporten 1640: 2-300.000 td. – kan ved hjælp af lidt elementær aritmetik præciseres til 230.000 td., heraf størsteparten på danske fartøjer. Rigsarkivet, Reg. 108B: Told. Selv med den norske import *in mente* bør man nok være sig for at dramatisere faldet indtil 1730'erne – 230.000 td). Hertil svarer, at antallet af ballastede skibe østpå faldt, men vestover var svagt stigende, undtagen i krigsårene 1680-1709: 21 – 43% (s. 109), snarere et symptom på strukturelle ændringer end »dårlig udnyttelse« af tonnagen.

Værket behandler i øvrigt indgående alle søfartens aspekter, uden at vi kan gå

i enkeltheder: fartøjerne selv, havne og ladesteder, sejladsens vilkår (herunder også lodser, instrumenter, søkort, ladninger, kompagnier og skude- og færgefart). Kun rejser forfatterne ikke spørgsmålet om, hvorvidt søfolks løn fulgte den alment stigende tendens indtil 1650, fulgt af mere behersket vækst (jf. *Dansk socialhistorie*, 3, s. 144-147, 257f; Axel Nielsen: »Dänische Preise 1650-1750«, *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, 3. Folge XXXI, 1903, s. 323f, 346f). Pudsigt nok fik mandskabet ombord på Christianus Quintus 1708 i gennemsnit 8,5 rd. månedligt, men skibsdrengen blot én rd.; denne skibsdreng sluttede sin karriere i orlogsflåden som viceadmiral og hed Tordenskiold.

Alt i alt følger Ole Degns og Erik Gøbels bind af søfartshistorien sig på værdig måde til førstebindet (jf. *Historie* 1998, s. 163f). Man kan være uenig med forfatterne, men regulære fejl forekommer næsten ikke. Befolkningen 1650 sættes med Joh. Grundtvig og Aksel Lassen for lavt til 540.000 (uden Skåne; s. 9), den har snarere ligget på ca. 610.000. Og det kan ikke være rigtigt, at hansestædernes handel i 1600-tallets begyndelse (dvs. før Trediveårskrigen) var »sunket ned til ubetydelighed«; tværtimod oplevede den også *an indian summer* i ly af den nederlandsk-spanske konflikt; først efter 1630 »internaliseres« den til Østersøen (jf. *Dansk socialhistorie*, 3, s. 47; K.-F. Olechnowitz: *Handel und Seeschiffahrt der späten Hansezeit*, Weimar 1965, s. 53, 71, 76, 102-108, 182-185). S. 48 stemmer tabel 13 og diagrammet ikke rigtigt overens; og tabel 37 på s. 172 indeholder regnefejl: antallet af sømænd (1281) og bådsmænd (97) udgjorde ikke 9 og 29%, men 29 og 2%.

Men i forhold til helheden betyder sådanne skønhedspletter naturligvis intet. Også illustrationsmaterialet ligger

fortsat på højt niveau; ikke mindst kan man glæde sig ved Karel van Manders portræt ca. 1665 af den velnærede og rødmossede vinhandler Knud Olsen Gamborg og familie; han lyser af selvbevidsthed. Endelig kunne forfatterne hver utvivlsomt have fået eftergivelse af tusind år i skærsilden ved at bringe en ordliste over nautiske udtryk.

E. Ladewig Petersen

Poul Erik Pedersen: *Signalering til søs. Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800*. Marinehistorisk Selskabs skrift, 24. (Marinehistoriske Skrifter, 1995). 125 s., 198 kr.

I en tid, hvor enhver lystsejler med respekt for sig selv er udstyret med elektronisk kommunikationsgrej, kan det være svært at forestille sig, hvor problematisk det ofte har været for tidligere tiders flåde- eller eskadrechefen at holde kontakt med deres skibe både i forlægnings- og kampsituationer. De til rådighed stående kommunikationsmidler var anderledes primitive: I sigtbart vejr brugtes sejl eller flag og blus, når mørket faldt på; i tåge og dis måtte man forlade sig på kanonskud eller lignende lydeffekter.

Poul Erik Pedersen har med den foreliggende bog kigget grundigt på den danske flådes kommunikationsmuligheder til søs, før moderne medier holdt deres indtog, og hans interesse har især samlet sig om det 18. århundrede, hvor der – trods helt uændrede teknologiske forhold – tydeligvis skete en markant udvikling i kommunikationen.

Baggrunden herfor skal ifølge forfatteren først og fremmest søges i udviklingen af flådetaktikken, der naturligt stillede voksende krav til kommunikationssystemet, som med rette betegnes »taktikkens sprog«. Jo flere flådeformationer og -evolutioner (bevægelser) tak-

tikken udviklede, des flere signaler blev der behov for.

Forfatteren illustrerer udviklingen ved en gennemgang af flådens signalbøger fra 1711-bogen over 1743- og 1756-udgaverne til 1799-signalbogen, hvis standarder kom til at præge udviklingen langt op i det 19. århundrede. Poul Erik Pedersen præsenterer signalbøgerne i deres helhed, men koncentrerer sig derpå om flagsignaleringen – dvs. dagsignalerne (i sigtbart vejr) – for det er her, den dynamiske udvikling tydeligst lader sig konstatere.

Fra en situation i 1711, hvor kommunikationen var bundet til enkeltflagsignaler bestemt ved deres positioner i riggen og næsten udelukkende baseret på envejskommunikation (dvs. ordregivning), følges udviklingen frem til det langt mere avancerede stade i 1799, hvor signalerne sammensattes af flere flag og var uafhængige af placeringen i riggen, og hvor der var gode muligheder for tovejskommunikation (dvs. både ordregivning og melding) og klar understregning af, at der nu var tale om flådens signalsystem og ikke bare den pågældende flådechefs. Denne markante udvikling medførte til eksempel, at antallet af dagsignaler tidobledes, samtidig med at kommunikationen blev både hurtigere og mere sikker takket være brugen af flagtabeller og færre forskellige flag.

Men Poul Erik Pedersens bog er ikke blot en grundig gennemgang af flådens signalsystemer, den er også – og det er på sin vis det mest interessante – et forsøg på at sætte den danske udvikling ind i en international sammenhæng. Forfatteren plæderer på én gang overbevisende for påvirkningen udefra, ikke mindst den voksende franske indflydelse, og samtidig påviser han, at danske søofficerer formåede at bearbejde det i udlandet erfarede i en sådan grad, at den danske 1799-løsning kunne