

Der er ligesom i Erik Kromanns bind ikke gjort rede for blandt andet udvælgelsesprincipper og ikke givet en nøjere præsentation af de enkelte kildegrupper. For eksempel er gengivet det udaterede unionsforslag fra ca. 1436 og Kalmar-unionsoverenskomsten 1438, mens Halmstad-traktaten 1450 ikke er medtaget. Det kunne derfor have været

ønskeligt med en indledning, som præciserede begrebet rigslovgivning, også i relation til domme og købstadlovgivning, og de i disse kildeudgaver aftrykte dokumenter. Det anførte skal imidlertid ikke skjule, at vi med denne publikation er blevet en solid kildeudgaverigere.

Jens E. Olesen

NYERE TID

Knud Klem: *Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene*. Om skibsbygning og handelskompagnier i den florissante periode, bd. I-II. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Søhistoriske Skrifter XIII-XIV. (Finn Jacobsens Forlag, 1985-86). 251 + 317 s., 670 kr.

Dette er en publikation af den fornyligt afdøde Knud Klem, museumsdirektør for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1937-71. I det ydre er det et stateligt værk med mange illustrationer. Ganske vist er illustrationerne ikke helt gode i alle gengivelser, se f.eks. bd. I, s. 31 og s. 60 og bd. II, s. 25 og 28. Det er et emne, forfatteren har beskæftiget sig meget med i mange år, og hvorom han allerede har publiceret en række afhandlinger, der på en eller anden måde indgår i nævnte værk. Det gælder f.eks. hans artikler om Agent Andreas Bjørn og om Det østersøisk-guineiske Handelsselskab (Handels- og Søfartsmuseets årbøger, 1968 og 70), der genfindes i ændret form i bd. I, kap. 9, og bd. II, kap. 21. Det er altså et værk, der må karakteriseres som Klems livsværk. Udgangspunktet for undersøgelsen er snævert og materialebundet. Det drejede sig for staten om at skaffe defensionsskibe (II, s. 300 og 309). Derimod spiller f.eks. handelens

stærkt svingende konjunkturer ikke den rolle, som de fortjener. Bøgerne præges også af talrige digressioner og almindelig snakkessalighed. Endvidere har han ikke forstået 5/6 moderationsens betydning (II, s. 27). Endelig er det også uheldigt, at værker, som er blevet publiceret af yngre historikere og kolleger i lettilgængelig form gennem den sidste snes år, ikke er medtaget. Det efterlader det indtryk, at forfatteren har levet i et »forskningsmæssigt vakuum« i hvert fald i de senere år. Når alt dette negative er sagt, står det tilbage at rejse spørgsmålet, om man kan »ærgre sig over, at disse to bind vil spærre for fremkomsten af det 'værk' om skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene, som man stadig har tilgode« (HT bd. 88, s. 173). Hertil må jeg klart sige nej. Uanset at jeg stort set er enig med nævnte anmelder, må jeg være glad for at fonde har betalt trykningen af denne materialesamling fra den florissante handelsperiode. Hvis ikke dette havde været tilfældet, kunne vi i stedet blot have fået en efterladt materialesamling, som det kunne have været vanskeligere at benytte for historikere uden for København. Og desuden: er det sikkert, at Knud Klem ville have brugt sit lange otium på at finpudse sin materialesamling?

Svend E. Green-Pedersen