

i Norges offentlige Liv, og hævder paa sin Side, at »den som ikke ser kraften i de norske embedsmenns etiske og politiske mønstre, ser ikke den stærkeste kraft i datidens norske samfunn. Ærlighet, rettskaffenhet, noysomhet, tjenervilje lyste i disse mønstre«.

I Slutningskapitlet: »Historiesyn og livssyn« fores dette Opgør endnu længere ud, og Hjelm udtaler sig ogsaa her med al mulig Tydelighed; hans »livssyn er det kristne«.

Naar Drøftelserne paa denne Maade fores ned til Tilværelsens Grundfjæld, vil Meningerne altid være delte, men nægtes kan det ikke, at Andreas Hjelm's filosofiske Skoling øjensynligt sætter ham i Stand til dyb psykologisk Indtrængen i de handlende Personers Karakter og hjælper ham til at anlægge Synsmaader for almindelig historisk Udvikling, der, saa omtvistelige de være vil, alligevel er i høj Grad tankevækkende.

*Erik Møller.*

Mens fundene fra Hjortespring og Nydam og fundene af de berømte norske vikingeskibe forlængst har givet os en vel underbygget viden om den ældste nordiske skibsbygning, er derimod den marinearkæologiske opdyrkning af middelalderen af ganske ny dato. Da således Sverre Steen skrev sin oversigt over »Fartøier i Norden i middelalderen« til bind XVI af Nordisk Kultur (1934), en klar sammenfatning af hvad man dengang vidste om emnet, måtte han bygge sin fremstilling på litterære kilder suppleret med billedlige fremstillinger i segl og kalkmalerier. Af skibsfund omtaltes kun det af T. O. Nordberg i Riddarholmskanalen i Stockholm nylig fremdragne skib fra middelalderens slutning. Siden da har et lykkeligt tilfælde bragt rester af ialt 35 skibe og både for dagens lys ved Kalmar, tidsmæssigt spændende fra vikingetid til 1600-årene. Forhistorien er den, at Kalmar slot blev restaureret i årene 1920—40, og da der i 1930'erne var en stor arbejdsløshed, lod det sig gøre at få en del arbejder, som næppe lod sig realisere i normale tider, udført som nødhjælpsarbejder. I forbindelse med restaureringen udgravedes den opfyldte voldgrav på slottets landside, og bredningen mellem slottet og den nuværende Kalmar havn, »slottsfjärden«, blev inddæmnet, tørlagt og udgravet. Dette vandareal, der indtil for ca. 300 år siden udgjorde Kalmars havn, var ved at gro til med mudder, der var kun ca.  $\frac{1}{2}$  meter vand over mere end fire meter mudder. En oprensning var derfor ønskelig også af andre end arkæologiske grunde. Det blev overdraget til Harald Åkerlund at udnytte den arkæologiske chance, der her frembød sig, og resultatet fore-

ligger nu i et stateligt værk *Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar* (1951), udsendt i den af riksantikvar Martin Olsson redigerede serie »Kulturhistoriska undersökningar vid Kalmar slott« og udgivet på bekostning af Sjöfartsmuseet i Göteborg. Da det udgravede areal var 5 ha, måtte man nødvendigvis gå mere summarisk til værks end vanligt ved arkæologiske udgravninger; men selv om et og andet kan være undsluppet opmærksomheden, fandtes dog også et stort antal mindre genstande, først og fremmest ting af maritim interesse som ankre af sten og jern, og detaljer af rigning, men også våben, skotøj og keramik, der i nogen grad kan virke vejledende ved de vanskelige dateringsproblemer.

En enkelt 4,5 m lang båd var så velbevaret, at den uden synderlige tilføjelser kunde sættes sammen igen; men ellers var de øvrige fund så mangelfulde, at man kun ønskede at bevare de ni bedste i deres helhed, mens der af de øvrige blot blev reddet enkelte detaljer af særlig interesse. De konserverede fund opbevares nu i Statens historiska museum i Stockholm. Før tolkningen forelå altså en række vanskelige rekonstruktionsproblemer, som forfatteren, der er en kyndig modelbygger, har haft den lykkelige mulighed at kunne gennemprøve ved bygning af en række nøjagtige skalamodeller til Sjöhistoriska Museet i Stockholm. Et enkelt af skibene er identificeret med den armerede toldjagt, bojerten »Kråkan«, der sank 1651. Den er kravelbygget, men ellers er alle de andre skibe bygget på klink, det vil sige med bordklædningens brædder lagt over hinanden og med eg som dominerende materiale. Bedst bevaret og interessantest i konstruktiv henseende er skib nr. I, en kogge på 10—12 læster fra ca. 1250. Et mærkeligt led i opbygningen er, at de tværbjælker, der giver den nødvendige tværskibs forstærkning, har bjælkehoveder, der er stukket ud gennem skibssiden. Det er en oprindelig sydlandsk byggemåde, der kan føres tilbage til de gamle ægyptere. Den er ukendt i den ældre nordiske skibsbygning, men forekommer i to andre kalmarskibe, i et engelsk fartøj fra 1439 fundet i Bursledon samt i det skib fra o. 1400, der endnu ligger på bunden af Kolding fjord, og som foreløbig blot dr. Poul Nørlund har set i dets helhed. Mens disse bjælkehoveder er en absolut nyhed for forskningen, er det velkendt, at sideroret, nordboernes gamle styreåre, omkring 1200 og årene derefter konkurreredes ud af stavnreret, som egnede sig bedre for de mere højbordede skibe, man nu gik over til at anvende. Denne ændring bevirkede endvidere, at agterstavnen, der før havde været svunget som forstavnen, af hensyn til rorets fæstnelse blev gjort lige, og under

indflydelse heraf blev sidenhen også forstavnene rettet ud. Det er tilfældet i skib nr. II fra 1300-årene, mens I endnu har beholdt den traditionelle rundede forstavn. Da middelalderskibene under et stadigt krav om større lastrum er bygget væsentlig kraftigere og tungere end vikingeskibene, men ikke større, det største af kalmarskibene er kun 25 m langt, så melder sig uvilkårligt spørgsmålet om kontinuiteten mellem vikingetidens og middelalderens skibsbygning. Åkerlund hælder nærmest til den anskuelse, at der ingen synderlig sammenhæng er undtagen for ledingsskibene, der fastholdt de nedarvede former, mens f. eks. riddarholmskibet, der uomtvistelig hører til samme lette og slanke type som vikingeskibene, ikke skulde være en sen ætling af disse, men typisk for nye byggeidealer, der kom frem efter en stagneringsperiode i skibsbygningskunsten hen mod middelalderens slutning. Spørgsmålet synes at være mere kompliceret. Hvad nu først ledingen angår, så ved vi, at den norske ledingsflåde endnu i 1429 bestod af langskibe; men at den danske ialtfald i 1308 var gået over til kogger. Selv om der i fundrækken mangler adskillige led, går det næppe an at afvise de norrøne traditioners viderelevn, i visse tilfælde endda ned til vore dage; men derfor har man naturligvis alligevel, navnlig hvor det gjaldt at honorere krav om større lasteevne, efterlignet de gængse europæiske skibstyper endog i en så upraktisk ting som de frie bjælkehoveder. Ud fra sin viden om middelalderskibene i Kalmar har Åkerlund i et par afhandlinger (Göteborgs fornminnesförenings tidskrift 1942 og Sjöhistorisk Årsbok 1948) søgt at henføre det stærkt omtvistede Galtabäcksskib i Göteborgs Museum til middelalderen. Føjes hertil et meget ufuldstændigt fund af et handelsskib fra Bergen fra 1100-årene (Bernhard Færøyvik i Bergens Sjøfartsmuseums årshæfte 1948) samt skibet fra Eltang vig, der kan dateres til Valdemar Sejrs tid, og som ventelig snart vil blive publiceret, er listen over middelalderskibe foruden de i det foregående nævnte næsten udtømt. Fund af betydning i udlandet er yderligere få. Og af skibsværfter er foreløbig blot kong Hans' på Slot i Nakskov fjord kendt (Marius Hansen i Kronborgmuseets Årbog 1948). Materialet er således endnu alt for utilstrækkeligt til at vise den skibstekniske udvikling i dens forskellige faser, og man giver derfor forfatteren ret i, »at man behøver et større antal fund med sikre dateringer, for at man med sikkerhed kan afgøre, om visse konstruktionsdetaller er typiske for en vis tid«. Det er derfor både klogt og rigtigt, at Åkerlund først og fremmest har givet sin bog præg af en vel tilrettelagt materialesamling med over hundrede fotografier og med opmålinger og rekonstruktions-

tegninger på 30 plancher bag i bogen. Åkerlunds bog er således ikke, som man af titlen kunde tro, et snævert lokaltbetonet værk, i virkeligheden rummer den vor nuværende viden om middelalderens nordiske skibe. — En ordliste med forklaringer vil sikkert blive påskønnet af den ikke specielt søkyndige læser.

*Sigvard Skov.*

Kurt Samuelssons disputatsarbejde: *De stora köpmanshusen i Stockholm 1730—1815. En studie i den svenska handelskapitalismens historia* (1951) kan til en vis grad betragtes som et forsøg på en forlængelse bagud af Gårdlunds nedennævnte værk. Dog kun for een næringsgren, udenrigshandelen, og kun for et begrænset område: Stockholm. Gennem undertitlen antydes imidlertid, at det også har været forfatterens mening at belyse købmandskapitalens betydning for andre erhverv, at give en redegørelse for handelskapitalens integration til industri, rederi m. m. for Sverige som helhed. Handelshusenes regnskaber er så godt som uden undtagelse ødelagt. Som erstatning for disses balancer har forfatteren fremdraget en række booptegnelser, som udgør værkets vigtigste kildemateriale. Disse booptegnelser — såvelsom de andre anvendte kilder — underkastes successivt en ganske indgående og skarpsindig analyse; men forfatteren har en tilbøjelighed til at generalisere ud fra et begrænset kildemateriale.

Der fandtes i Stockholm i daværende tidsrum et ganske betydeligt antal såvel importører som eksportører, af forfatteren anslået til gennemsnitligt ca. 160 eksportører og 4—500 importører (adskillige huse forbandt dog begge grene af udenrigshandelen). Nu var importen og i særdeleshed eksporten gennem hele perioden præget af en ganske stor og påfaldende konstant koncentration, idet et begrænset antal handelshuse formidlede langt den største del af udenrigshandelen. Man kan regne med, at de ti største eksportører hele perioden igennem lagde beslag på mellem 60 og 70 % af den samlede udførsels værdi, og at de ti største importører på deres kappe tog omkring en tredjedel af indførselens værdi. De anvendelige booptegnelser dækker beklagelsesvis kun få af disse store handelshuse. Det anvendte materiale kan derfor næppe kaldes repræsentativt. Det drejer sig om i alt 22 booptegnelser, og heraf kan kun 9 siges at høre til de større im- eller eksportører (jvf. fortegnelsen over booptegnelser s. 55, note med bilag 1—3 over de større handlende). Af disse 9 booptegnelser stammer to tilmed fra tiden efter 1815. Tilbage