

ste bliver i Vendsyssel (Vennebjerg herred) og i Vestjylland omtalt som et »bol«, i Bøvlings len nævnes dog 1633 »væresteder ikke bedre end gadehuse«, men tidligere »skattet for indester« (vistnok selvejer-indester), jfr. s. 259, note 30). – Skønt bogens sagregister er omfattende, kan det være vanskeligt at finde frem til visse stikord på de tættrykte sider. Hvad var egentlig en »ågerkarl«? Drev han ikke i almindelighed en fuldt lovlig forretning, siden han optræder blandt skattekategoriene?

Man kunne ønske, at skattemandtallernes vældige materiale var blevet udnyttet til en slags folketælling, i det mindste m.h.t. perioden ca. 1600-1660. Det er klart, at kun større landbogrupper med held kan inddrages i undersøgelsen: jordegne bønder, fæstebønder (og kgl. ugedagsmænd) samt husmænd (og inderster). Naturligvis ville der rejse sig problemer, der dog til en vis grad vil kunne løses, når lensregnskaber og præsteindberetninger (heriblandt de nævnte fra 1599) blev taget til hjælp. Som stikprøve kan anføres, at det store Nyborg len viser en langsom nedgang i antallet af jordegne bønder, mens fæstebøndernes tal var svingende. Husmandsgruppen var stærkt voksende til henimod 1625. Et par spørgsmål kunne ønskes besvaret: Når der skelnes mellem *hmd.* og *ghs.*, omfatter førstnævnte forkortelse da udelukkende husmænd *med* jord, den anden gadehusmænd *uden* jord? Hvor der fra ca. 1620 er indskudt »indeste« *mellem* jordegne bønder og fæstebønder, tør man da regne med, at denne lille gruppe omfatter medbrugere eller aftægtsfolk? – Et spørgsmål, der specielt vedrører fæstevæsenets udvikling, gælder de tilfælde, hvor søn er fulgt efter far som gårdfæster. I Skanderborg (-Akær) len synes sønefæsteprocenten i slutningen af 1500-tallet at have ligget omtrent lige så højt som i perioden 1686-1767, hvor tallet kan bestemmes på grundlag af flere tusinde fæstebreve.

Ved udforskningen af dansk skattevæsenets historie 1530-1660 har dr. Bennike Madsen ikke svigtet det socialhistoriske sigte. I tekst og noter er der givet talrige små bidrag til forståelse af landbefolkningens forhold, ikke mindst hvad angår dens nederste lag. Det ville, som antydnet, have været af betydning, om afhandlingen havde hentet sammenlignende materiale fra endnu flere kilder: jordebøger, lensregnskaber, præsteindberetninger, forarbejder til matriklen 1688, på visse punkter også tingbogsudgaver. Disse indvendinger og ønsker ændrer ikke den endelige vurdering: ved et omhyggeligt og utrætteligt arbejde er der med dette værk kulegravet et vigtigt landbohistorisk område, og det er i hovedsagen udført på en måde, der skaber respekt om historikerens indsats.

*Fridlev Skrubbeltrang*

*Dagny Jørgensen: Danmark-Norge mellom stormaktene 1688-1697. Dansk-norsk sjøfart og utenrikspolitikk under den phalziske arvefølgekrig. Oslo-Bergen-Tromsø, Universitetsforlaget 1976. 350 s. N.kr. 113,75.*

Det er med den største interesse man åbner en bog, der behandler den ellers forsømte del af Danmark og Norges historie, søens, handelsflådens og orlogsflådens historie. Dagny Jørgensen indfrier forventningerne med et virkeligt gedigent og grundigt værk. Dagny Jørgensen har arbejdet med emnet siden 1946, har haft flere års ophold i Nederlandene og i Danmark samt tjenestefrihed for at kunne foretage undersøgelser i Norge. Resultatet er blevet et koncentrat af et langt større arbejde, men netop ved sin vældige ophobning af oplysninger kan den derfor visse steder godt være lidt tung at komme igennem. Iøvrigt oplyser forfatteren, at I. Konvensjonen av 1691 og erstatningsoppgjøret med Nederland s. å., II. Oppbringelser 1688-1697, III. Utstedte sjøpass, og IV. Utdrag av norske skipsmålingsbøker 1688-1699, af økonomiske grunde vil blive trykt på et senere tidspunkt.

Forfatteren nævner i sin indledning årene 1688 til 1709 som den første store gennembrudsud for dansk-norsk søfart, og påpeger de store vanskeligheder ved at få fastslået nøjagtige kendsgerninger vedrørende skibene og deres redere. Dels er oplysningerne ved toldstederne angående skibenes læsteberegning ufuldstændige og dels er de uensartede. Nogle steder angives de efter trælastlæster og andre efter fødevarelæster, og endelig var det officielle læstetal som generel regel en sjettedel lavere end den virkelige ifølge forordningen af 6. april 1672. Trods alt kan man dog fastslå en udviklingslinie, og spørgsmålet er derfor dernæst, om den vækst, som kan konstateres var udtryk for en virkelig national fremgang baseret hovedsagelig på landets egne ressourcer eller om der i denne krigstid i Europa var foregået en udstrakt overførsel fra de krigsførende magters redere som lod deres skibe pro forma sejle under neutralt flag.

I den lange kamp mellem Frankrig og dets modstandere var de krigsførende staters regulære søstridskræfter mere utilstrækkelige end nogensinde til at løse deres opgaver. Derfor udvikles et kapervæsen af et enormt omfang, og derfor finder man også adskillige danske og norske søofficerer, der udstår deres læretid i disse flåder. Under disse meget hårde forhold til søs gjorde mange danske og norske en vældig indsats på de to landes handelsflåder. »De ble knapt husket – alle de som med slit, strabadser og lidelser nåtiden vanskelig kan sette seg inn i, om bord eller i fremmede havners fangehull og ved fremmede lands priseretter, mange med livet som innsats, var med å skape vår sjøfarts første, korte storhetstid«.

For de krigsførende var det næsten ligeså vigtigt som den direkte kamp imellem dem at overvåge den handel og skibsfart, der blev drevet under neutralt flag. Derfor fandt regeringerne stadig nye påskud til at opbringe og muligt konfiskere neutrale handelskibe, og hertil anvendtes i stor udstrækning statsautoriserede kapere, og ofte så man igennem fingre med deres selvtægt.

Til at belyse disse forhold slår de danske og norske toldregnskaber ikke til, og forfatteren har derfor også måttet anvende de få borgerskabsregistre, der kan fortælle lidt om udenlandske tilflyttere for herigennem at få rede på mulig proformarederivirksomhed. Skibslistes med angivelse af byggested har til tider kunnet vise om skibe har været overført fra udlandet, og søpasfortegnelser og skibsmålingsbøger har været andre kilder. Hypotisk har forfatteren dog måttet ty til de diplomatiske indberetninger, priseretsdokumenter og regnskabssager i de berørte lande ligesom admiraltetsarkiverne har været benyttet flittigt. Det enorme materiale har næsten taget magten fra forfatteren, der meget grundigt gennemgår den ene sag efter den anden og for hver sag søger at finde frem til såvel de økonomiske forhold for skibene som for redernes tilknytning til dem. Det kan ofte virke overvældende, men det kan ikke nægtes, at det er et særdeles nyttigt studium på dette ellers helt udforskede område.

Ved konventionen af 12./22. august 1689 havde England og Nederlandene besluttet, at skibe af en hvilken som helst nationalitet, der blev truffet på vej til franske havne og med varer til disse, eller som kunne mistænkes for at have drevet eller skulle drive handel med franske undersåtter skulle opbringes og anerkendes som god prise. Det var en bestemmelse, som stred imod traktater mellem Danmark og England og mellem Sverige og Nederlandene, men som Wilhelm II udtrykte det, var dette ikke et spørgsmål om ret, men om magt. Danmark og Sverige nægtede at anerkende konventionen, og Frankrig førte da også en lempeligere politik mod de nordiske lande. Forfatteren gennemgår herefter udviklingen som den formede sig overfor hvert af de krigsførende lande. Først behandles forholdene til Nederlandene og det ret genstridige og egenrådige Zeeland, der lader sine kapere fare hårdt frem, hvorefter man hører om forholdene til Frankrig. Begivenhederne fører herefter frem til nye konventioner med sømagterne og dannelsen af

det nordiske væbnede neutralitetsforbund. Det er en vældig og værdifuld samling oplysninger vi i alt dette konfronteres med, og skal man indvende noget mod beretningen må det være, at man i høj grad savner en opsummering af kapitlernes indhold. Man synes at drukne i den uendelige række af facts og har ofte vanskeligt ved at bevare overblikket over den særdeles spændende udvikling, der opridses for en.

Herefter tager forfatteren atter fat på de enkelte lande i perioden efter 1691, hvorefter der tilføjes et kapitel om kaperens optræden i de danske og norske farvande for til sidst at behandle forholdet til Spanien og de spanske kaperier. Også disse år gennemgås og præsenteres på grundlag af kilder, der giver et indgående blik ind i datidens vanskelige forhold for såvel søfolk som skibe, og den ene prisesag efter den anden ruller op som spændende dramaer.

I bogens sidste to kapitler anskues forholdene hjemme, hvor forfatteren bl. a. by for by i både Norge og Danmark gennemgår rederforhold, assuranceproblemer og skibsbygning. I det sidste kapitel skriver forfatteren: »En skal nå ta opp det problemet som ble berørt i innledningen: Var den vesentlige del av den handelsflåten som i 1690-årene seilte med danske pass virkelig dansk og norsk? Spørsmålet lar seg vanskelig besvare med et avgjort ja eller nei. Fenomenet proformarederi og andre former for »lurendreieri« er som undervannsskjær: Bare enkelte deler blir undertiden synlige, mens store partier kan skjule seg under overflaten. Det omfattende kildemateriale som foreligger kan allikevel langt på vei gi et svar«.

Bogen giver alt i alt et interessant indtryk af de neutrale nordiske landes vilkår under de europæiske krige. Med søgelyset rettet på prisesagerne hører vi om de vanskelige diplomatiske tovtrækkerier, der kunne vare uger, måneder eller år for en enkelt sag. Den enorme forøgelse af den danske og norske handelsflåde, som fandt sted i disse år kostede også mange ofre. I krigens første år var Altona og Glückstadt, der kunne udstede danske pas, ivrigt benyttede af hamburgske købmænd indtil hollandske og britiske protester fik begrænset trafikken. Delvis flyttedes interesserne herefter til København og for en tid kan man følge f. eks. Jacob Abensur og Salvador de Palacios, der forsøgte sig med udenrigshandelen fra hovedstaden til deres forbindelser i det vestlige Europa. Mange immigranter kom af religiøse eller politiske grunde til det neutrale Danmark ved Krigens udbrud, men kun få af dem tog part i skibsfarten. Derimod blev en del af de mere velhavende og indflydelsesrige borgere i København mistænkt af de krigsførende for ikke altid at have helt rent mel i posen med hensyn til den skibsfart, de tog del i. Det gælder således N. J. Arff, J. M. Leers og Wilh. Edinger, der havde betydningsfulde handelsforbindelser i udlandet. Ligeledes var også Fr. B. v. Jessen og Conrad Reventlow under mistanke, og den franske ambassadør mente således at Jessen blandede sine officielle og private interesser sammen i forbindelse med sin bror, der var borgmester i Altona, hvor han kunne udstede de nødvendige danske pas.

Sådanne ulovligheder set fra de krigsførendes side var dog ikke repræsentativt for Københavns skibsfart. I partrederiet, der var den almindeligste form for finansiering, deltog både medlemmer af regeringen, adelen, embedsmænd og velhavende borgere med i almindelighed parter på 1/24, 1/48 eller 1/64. Kun få andre byer i Danmark havde udenrigsfart af særlig betydning. Fra Århus, Ålborg og til en vis grad Kalundborg sejlede på Holland, England og lejlighedsvis på Frankrig. Helsingør havde nogle større skibe i sejladsen på Spanien og Portugal, men de fleste andre provinsbyer havde blot handel i Østersøen eller på norske og tyske byer. Med undtagelse af Flensborg og muligvis Helsingør havde kun få provinsbyer mulighed og lejlighed til ulovlig handel.

Også i Norge var partrederiet det almindelige og man finder en continuitet og stabilitet i kredsen af redere og parthavere. Det er folk kendt fra de forskellige egne lokale

historie. Desuden findes for Norges vedkommende i stor udstrækning oplysninger om skibenes byggested, og kilderne viser, at en overraskende stor del af den voksende skibsbestand er blevet bygget på norske værfter. Vedrørende skibe købt i fremmede havne eller på udenlandsk marked var der lejlighedsvis tale om fiktive salg, som det er fremgået af priseretsdokumenter, ligesom der er fundet eksempler på proforma redere, men sådanne redere med flere skibe knyttet til deres navn er meget få. Fra den største søhandelsby, Bergen, er bevaret næsten komplette fortegnelser over indbyggerne, og efter disse findes ingen særlig immigration i perioden, men blandt den lille gruppe af indvandrere findes ikke desto mindre de få, der drev smughandel i byen, men deres virksomhed var kun kortvarig.

Dokumenterne viser, at den ulovlige handel ikke var noget fremtrædende træk i den danske og norske udenrigshandel. Naturligvis æggede krigsgevinsterne til yderligere investeringer, og den voksende handelsflåde har næppe kunnet blive finansieret uden udenlandske lån, men det må her erindres, at dette forhold også var almindeligt i fredstider. Efterhånden som krigen trak ud øgedes imidlertid også vanskelighederne for skibsfarten. Det enorme antal af opbringelser af danske og norske skibe til de krigsførendes havne gav tab, når skibene i længere tid blev tilbageholdt, og udgifter i forbindelse med sagernes behandling, og følgen blev adskillige rederes ruin og bankerot både i Danmark og Norge. Blandt de hårdest ramte var i København brødrene Fr. Ant. og N. Müller på trods af, at de aldrig havde fået prisedømt et skib på grund af ulovlig handel, og det samme gjaldt Thor Møhlen i Bergen.

Under hele krigen arbejdede man på at få udbetalt skadeserstatninger for de krigsførendes ulovlige kaperier, og når der endelig kom resultater måtte Danmark-Norge betale med politiske og økonomiske concessioner. Da Danmark i 1691 gennemførte forskellige repressalier gik Nederlandene med til at betale en sum på 85.000 rdl., men til gengæld måtte man gennemføre visse restriktioner for handelen på Frankrig, og da man i 1696 opgav alliancen med Frankrig fik man ganske vist fra Nederlandene og England 100.000 og 200.000 rdl., men ligesom tidligere var det blot en del af den fordrrede erstatningssum. Fra Frankrig og Spanien fik man aldrig erstatninger. En af det væbnede neutralitetsforbunds opgaver var netop i fællesskab at opnå erstatninger fra de krigsførende, medens den anden mere synlige opgave var at sikre handelsskibenes sejlads til Frankrig ved gennemførelsen af konvojer. Den diplomatiske opgave arbejdede dog højst utilfredsstillende på grund af mangel på solidaritet, og heller ikke konvojtjenesten virkede tilfredsstillende, og hen imod krigens slutning var rivaliseringen mellem de skandinaviske lande ganske tydelig. Selvom de praktiske resultater af neutralitetsforbundet således var små, har det uden tvivl haft betydning som en modererende faktor og ved at fremhæve forholdet mellem den neutrale handel og krigsoperationerne.

Til slut må det understreges, at bogen er et vægtigt bidrag til belysningen af vor søhandel og søfart. Det er et nybrudsarbejde i den hidtil af historikere forsømte del af vor historie, nemlig søens historie. Man må håbe at mange inspireret af dette værk vil tage andre problemer op også i andre tidsepoker, så man efterhånden kan få en lige så grundig bearbejdelse af forholdene til søs som forholdene på landjorden. Det er værker som dette, der vil kunne medvirke til at skabe et sandere billede af vor fortid.

*Jørgen H. Barfod*