

Anmeldelser

Dansk søfarts historie, bind 1: Fra stammebåd til skib. Tiden indtil 1588.
Af OLE VENTEGODT, BJØRN POULSEN, FLEMMING RIECK og JAN BILL.
Gyldendal 1997.

Forskning i og formidling af dansk historie inddrog længe kun sporadisk vor maritime fortid. Da det for ca. 25 år siden blev forsøgt at lave en status over den igangværende forskning og formidling, var resultatet ikke opmuntrende. De maritime museumsstillinger, som var besat med akademisk uddannet personale, kunne vel tælles på een hånd, mens universitetsinstitutterne kun i yderst begrænset omfang beskæftigede sig med maritime emner. Og udgivelser, som sigtede mod at formidle forskning, var der meget få af: Stort set inddraget til Marinehistorisk Tidsskrift, Handels- og Søfartsmuseets årbøger samt den netop påbegyndte skriftserie fra Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.

For at styrke og koordinere indsatsen, blandt andet ved at inddrage de mange ikke-professionelle grupper – fra »shiplovers« over modelskibsbyggere til sportsdykkere – blev der i 1974 afholdt den første danske maritimhistoriske konference, hvor Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning blev nedsat. Kontaktudvalget har siden 1974 forestået afholdelse af 12 maritimhistoriske konferencer med i gennemsnit 80 deltagere. Man udgiver årsbibliografier over danske maritime publikationer, arkiv- og forskningshjælpemidler, og skriftrækken Maritim Kontakt har i øjeblikket publiceret 18 bind, som hovedsagelig indeholder artikler med formidling af primærforskning.

Siden 1974 er den danske maritime historieforskning også på anden vis blevet styrket. Det kan nævnes, at der nu er mange flere lokale og specialiserede museer m.v. med akademiske medarbejdere. Der er etableret egentlige forskningsmiljøer, f.eks. omkring Vikingeskibshallen i Roskilde, og de første doktordisputater inden for området er også forsvaret.

Omkring 1990 tog Statens humanistiske Forskningsråd området op. Det kunne konstateres, at den seneste, større samlede fremstilling af dansk søfarts historie var mere end 70 år gammel, og forskningsrådet inddrog derefter dansk søfarts historie i sin strategiplan for 1993-97. Man ønskede en belysning af skibenes teknologiske udvikling, af skibsfartens omfang og arbejdsområder, af søfolkene, deres kultur og materielle

vilkår, og af rederivirksomheden og dennes organisatoriske rammer gennem tiderne. Herefter blev der bevilget et rammebeløb, dels til en række grundforskningsprojekter, dels til sybindsværket *Dansk søfarts historie*, hvoraf bind 1 nu foreligger.

I sit ydre fremstår Dansk søfarts historie, bind 1, som meget vellykket: Man har valgt et godt format med to spalter, som er behageligt at læse, og som virker meget velegnet til illustrationerne. Disse er fortræffelige, med høj kvalitet i gengivelsen og godt placerede i forhold til teksten. Og de ledsagende tekster er præcise og oplysende. På samme måde virker de gode, overskuelige kort som supplerer teksten. Jeg savner dog i et enkelt tilfælde et kort: I gennemgangen af handelsruten Ribe-England-Flandern (s. 138ff.) ville et kort over Slesvig med de i teksten nævnte stednavne have været nyttigt. For at illustrere den omhu, hvormed bogen er fremstillet kan også nævnes, at jeg kun er stødt på én trykfejl, nemlig s. 193, sp. 2, linie 8: »Dem 1. marts 1560«.

Den overordnede disposition af bogen: Oldtiden, vikingetiden, middelalder, senmiddelalder/renæssance virker udmærket afpasset det tilgængelige kildemateriale. De fire forfattere til bind 1 har opdelt stoffet mellem sig i 15 dele, og det er jo normalt en fremgangsmåde, som kan give anledning til gentagelser/overlapninger. Men også her har redigeringen været meget vellykket. Jeg kan kun fremdrage et enkelt eksempel på et svigt: I afsnittet »Mægtige naboer« s. 55-57 diskuteres bl.a. hvorvidt og hvornår man kan tale om en dansk centralmagt, - hvorefter diskussionen tages op forfra s. 83 og 86.

Afsnittet *Oldtiden* er opbygget omkring de skibsarkæologiske fund, som er hovedkilderne til denne periode. Fra sten- og bronzealderen er det bådene fra Tybrind Vig og stammebåden fra Varpelev, og jernalderfundene omfatter bl.a. Hjortespringbåden og roskibene fra Nydam, hvor de nyeste undersøgelser præsenteres. Undervejs inddrages dansk geologi og geografi, og der perspektiveres flittigt til den generelle udvikling i Nordeuropa. Tilsammen en vellykket og letlæst oversigt, også til dansk oldtidshistorie i bred forstand.

Vikingetiden indsætter på samme måde det maritime aspekt af Danmarks historie i et bredt samfundsmæssigt perspektiv, hvor landbrug, handel og udenrigspolitik inddrages godt og præcist. I et enkelt delafsnit synes jeg dog, at dette tager overhånd. »Vi fór at møde Frislands karle...« bliver til en god, men helt generel oversigt over vikingernes ekspansion, hvor dansk søfart kun indgår i yderst begrænset omfang.

Vikingetiden inddrager flere kildegrupper. Handel og transport behandles, bl.a. via by- og havneundersøgelser, men stadig er skibsarkæologien i centrum. Som i oldtidsafsnittet leverer forfatterne en aktuel

forskningsoversigt, som demonstrerer et meget højt fagligt niveau, og det er en fornøjelse at følge de overbevisende tolkninger af kildematerialet. Og igen og igen bliver det klart for læseren, hvor meget dendrokronologiens udvikling betyder for forskningen.

Det sejlførende langskib behandles ud fra de norske fund Oseberg, Gokstad og Tune, fra Hedeby havn-vraget og fra Skuldelev 2 og 5. Delafsnittet »Fragtskibet« inddrager det norske Klåstadskib, det svenske Askekärr-skib, Hedeby 3, samt Skuldelev 1 og 3. Her tages bl.a. lasteevne og mandskabsbehov op til diskussion, og om det mindre Skuldelev 3 konkluderes det, at skibet har været bedst egnet til sejlads i de beskyttede, indre danske farvande. Der opstilles en sammenligning mellem Skuldelev 3's lasteevne på ca. 4½ tons og Hedeby 3's ca. 38 tons, mens mandskabsbehovet på Hedeby-skibet næppe har været meget større end Skuldelev-skibets 4-5 mand. Når Skuldelev 3 alligevel har været benyttet, mener forfatteren det kan skyldes, at moderne omkostningsberegninger næppe har været relevante i vikingetidens søfart. Men måske har de netop været det: Alternativet til fragttransport langs de danske kyster var en langt mere besværlig og bekostelig transport over land. Så de 4-5 mand, der krævedes på Skuldelev 3 til de hyppige manøvrer i de snævre og bugtede danske farvande, har alligevel givet langt lavere totalomkostninger end transport til lands.

Middelalder-afsnittet følger de foregående afsnit op på fornem vis. Den danske udvikling sættes ind i såvel den geo-politiske ramme i Østersøområdet som i den økonomisk-politiske udvikling centreret omkring Hansaen. Igen udgør skibsarkæologien den røde tråd. Udgravningerne ved Fribrødre på Falster, Gedesbyskibet og Bremerkoggen giver en profil af udviklingen af skibe og skibsbyggeri. Skånemarkedet er meget grundigt behandlet – måske lidt for detaljeret, alt den stund at markedets betydning for den *danske* søfart vel var overskuelig, også da søfart i forskningsrådets definition ikke synes at omfatte dansk fiskeri som sådan.

Middelalderen var også tiden, hvor nye søveje kom til. Den ene hovedrute gik fra ca. 1200 over Ribe og mod sydvest til Kanalegnene og England, og den anden var »ummelandsfarten« omkring Skagen, som første gang nævnes i 1251, og som ind i 1300-tallet også omfattede rejser direkte mellem England og Østersøhavne. Det er dog et spørgsmål, hvor stor en andel dansk søfart havde i denne første fase af ummelandsfarten. S. 148, sp. 1 nævnes det, at »Dansk udenrigsfart rundt Skagen klingede af op gennem 1300-tallet«, men de foregående sider giver stort set ikke belæg for at hævde, at denne overhovedet havde været etableret systematisk.

Som nævnt er Hansaens udvikling central for dansk historie i denne periode, men også grundlæggelsen af de danske søkøbstæder gennemgås, og det påvises, hvorledes stadsretterne beskyttede den søværts handel. Til middelalderafsnittet er også knyttet et kapitel, der gennemgår navigationens udvikling i det nordiske område fra de ældste tider og frem til renæssancen. Her inddrages og diskuteres – ganske relevant – de teorier, forskellige forfattere har opstillet. Men samtidig giver dette eksempel også anledning til at rose redaktionen: Hvor er det velgørende, at fremstillingen generelt er rensat for at være en forskningsdebat.

Afsnittet om *senmiddelalder og renæssance* afslutter bind 1. Nu flyder kilderne rigeligere, og nye emner af central betydning for dansk søfart inddrages: Der dukker skibsbyggere op, skibenes besætninger: skippere, bådsmænd m.v., deres løn- og arbejdsforhold påvises og diskuteres, og det beskrives, hvorledes der blev etableret egentlige maritime miljøer. Dette skete sideløbende med, at bønder og herremænd fortsatte middelalderens handel fra strande og landhavne, især med afsætning af fødevarer til de nordtyske byer. Så det var ikke før op i 1500-tallet, at søkøbstæderne for alvor fik sat sig på hovedparten af den søværts handel.

Denne udvikling fandt sted i tæt sammenhæng med gennemgribende ændringer i Nordeuropas handel. I løbet af 1400-tallet blev Hansaen trængt tilbage af hollandske og engelske købmænd, som nu benyttede Øresund i en direkte fart på Østersøstæderne. Herved ændredes Østersøens funktion sig fra at være et eget handelscentrum til at være det farvand, hvorover råstofleverancer, især korn, blev transporteret til det stærkt ekspanderende Vesteuropa. Det voksende behov for førevarerforsyninger betød også, at den danske eksport steg kraftigt. Handelen over de slesvigske byer blev nu suppleret med en stærk vækst for byerne i Øresundsregionen, som via den ny internationale handel fik skabt en kraftig vækst i den samlede danske søfart. Behovet for transport af masse gods i Nordeuropa medvirkede også til udviklingen af ny skibstyper: Det flermastede, kraelbyggede sejlskib supplerede fra 1400-tallet områdets klinkbyggede fartøjer.

Øresundstoldens indførelse gav efterhånden den danske kongemagt gode indtægter, som bl.a. blev benyttet til at skabe en dansk orlogsflåde, ligesom der i 1500-tallets løb også blev taget initiativer til at lette sejladsen gennem de danske farvande til og fra Øresund ved at opstille de første fyr og tøndes. Søfartens stigende betydning for det danske samfund kommer også frem gennem udstedelsen af den første danske sølov, Frederik 2.s søret 1561.

Også denne del af bind 1 er velskrevet og fængende. Og hermed tilbage til den overordnede redaktion af søfartshistorien. Det defineres

ikke, hvem det købende og læsende publikum formodes at ville være, men niveauet ligger der, hvor den almen historisk oplyste dansker vil være at finde. Gennemgående lykkes det særdeles godt at ramme dette niveau, så også den ikke-maritimt kyndige bare kan læse løs. Men med den meget skibsbygningstekniske indfaldsvinkel til oldtids- og vikingetidsafsnittene er det dog næsten uundgåeligt, at der optræder specialudtryk, som læseren ikke umiddelbart kan få sat i rette sammenhæng.

Eksempler herpå kan findes s. 48, sp. 2: »...med spunding i køl og stævn, samlet med en vandret lask,...«, s. 77, sp. 2: »essingbord«, s. 78, sp. 2: »tiljedækket«. I gennemgangen af vikingeskibet s. 69 –70 ville detailangivelser a-b-c... på tegningerne have lettet forståelsen, og på s. 80 burde Skuldelev 3 have været vist i middelspant. Heller ikke de senere afsnit er helt fri for undefinerede skibsbygningstermer: s. 123, sp. 2: »vantnålene...røstet«, s. 209, sp. 2: »gennem de udkravede bjælker«, og s. 217, sp.2: »skrålaske«. Når nu fremstillingen er fornemt suppleret med en kommenteret bibliografi, kilde- og litteraturliste, noter, registre over personer, steder og skibe samt fortegnelse over illustrationer, *kunne* man måske også have medtaget en liste over maritime specialudtryk?

Her, som tidligere, er der dog kun tale om mindre betydende indvendinger. Hovedindtrykket af Dansk søfarts historie, bind 1, er klart: En udgivelse af overordentlig høj kvalitet, som fortjener et stort publikum, også udenfor specialisternes række.

Benny Christensen

ELDBJØRG HAUG: Provincia Nidrosiensis i dronning Margretes unions- og maktpolitik. Nr. 13 i Skriftserie fra Historisk Institutt. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. Trondheim. 1996. 472 s.

Denne afhandling der med rette har gjort Eldbjørg Haug til dr. philos., behandler Norges kirkehistorie set under en politisk synsvinkel.¹ Hendes bog er af betydelig interesse både ved at bringe nyt om Norges stilling da Kalmarunionen blev til, og ved sin tilgangsvinkel. Den er uden national problematik, og i synet på unionen bærer forfatteren således præg af sit elevforhold til Lars Hamre. Han har i Norge som Erik Lönnroth i Sverige og Aksel E. Christensen i Danmark pointeret at den tids nordiske historie ikke først og fremmest forklæres af en modsætning mellem landene, men af spørgsmål om kongemagtens og unionens konstitutionelle udform-

¹ Det følgende bygger på anmelderens officielle opposition ved afhandlingens forsvar på universitetet i Trondheim den 31. august 1996.