

udgave fra 1974 af de svenske middelalderlige annaler,<sup>2</sup> og Ella Heumann og Jan Öbergs udgave fra 1993-95 af Ericus Olai<sup>3</sup> er der taget hul på en tiltrængt opdatering af udgaverne af svenske middelalderkilder.

Gejrot, der siden da har udført flere andre udgivelser, bl.a. af Nydala klostres diplomer,<sup>4</sup> har nu lavet en *editio minor* af udgaven i sin disputats, udstyret med en næsten uændret tekst, en opsummering af resultaterne vedrørende skriverhænderne og håndskriftets tilblivelse, samt, som noget nyt, en oversættelse til moderne svensk af teksten og en løbende kommentar. Værket afsluttes af udførlige registre. Udgaven er tydeligt beregnet på at være, om ikke en folkeudgave, så en udgave for ikke-specialisten. Denne ambition er i vidt omfang nået, og anmelderen kan kun finde en enkelt indvending. Da kommentaren til teksten er anbragt nederst på siden, snarere end bagerst i bogen, kniber det med plads, hvorfor der ganske ofte henvises til ældre værker om klostret i Vadstena. Det fulde udbytte af kommentaren forudsætter derfor adgang til et vedrørende svensk historie velforsynet bibliotek.

Anders Leegaard Knudsen

## NYERE TID

OLE MORTENSØN: Renæssancens fartøjer – sejlads og søfart i Danmark 1550-1650. Langelands Museum, 1995. 285 s.

Siden 1919 er ikke kommet nogen større fremstilling af den danske søfart i renæssancetiden. Ole Mortensøn har derfor haft mange nyere undersøgelser og fremstillinger at bygge på i sin bog om renæssancens søfart og har samtidig selv i et vist omfang udnyttet trykte kilder og utrykt kildemateriale i form af toldregnskaber.

Bogen er bredt anlagt, således som også undertitlen antyder. Udgangspunkt tages i en redegørelse for statsmagt og søhandel i Nordeuropa og i en lang gennemgang af nordeuropæiske fartøjstyper, vikingeskib og rofartøj og hanseatiske, nederlandske, engelske, skotske og østeuropæiske fartøjer. Efter en redegørelse for kildegrupper som toldregnskaber og bropenge- og havneregnskaber følger en gennemgang af danske fartøjer, skib, skude, krejert, båd, færge, pram og kåg samt nogle forekommende nederlandske fartøjstyper. Et hovedsigte med bogen er da også at belyse periodens fartøjstyper. Dernæst redegøres for handels-

<sup>2</sup> Göte Paulsson: *Annales Suecici Medii Aevi*. (Bibliotheca Historica Lundensis XXXII) Lund 1974.

<sup>3</sup> *Ericus Olai Chronica Regni Gothorum*. Textkritische Ausgabe von Ella Heuman und Jan Öberg (Studia Latina Stockholmiensia XXXV) Stockholm 1993; *Ericus Olai Regni Gothorum*. II. Prolegomena und Indizes herausgegeben von Jan Öberg (Studia Latina Stockholmiensia XXXIX) Stockholm 1995.

<sup>4</sup> Claes Gejrot: *Diplomata Novevallensia. The Nydala Charters 1172-1280. A Critical Edition with an Introduction, a Commentary and Indices*. (Studia Latina Stockholmiensia XXXVII) Stockholm 1994.

søfarten i ind- og udland og de transporterede produkter. I de følgende kapitler opfyldes bogens andet hovedmål, en redegørelse for fartøjernes brug og brugere. Et kapitel fortæller om søfartens organisation, lovgivning, havne og skibsbyggeri, og i en række kapitler følger endelig redegørelser for forhold omkring sejladsen – herunder havari, forlis, kaperi og sørøveri – for rederi og for livet til søs.

I bogen er samlet et meget stort stof, den er velskrevet og skildrer i mange tilfælde forholdene med indlevelse. Billedmaterialet er stort og velvalgt, og Ole Mortensøn forstår at se og bruge billederne som kilder.

Den ganske spændende bog skæmmes dog desværre noget af nogle uheldige opfattelser på flere områder og desuden af et usædvanligt stort antal trykfejl og fejl.

Af de mange udenlandske fartøjstyper, der gennemgås i det store afsnit om nordeuropæiske fartøjer, henved 40, er det blot en mindre del, der er af betydning for danske forhold. Kun en halv snes forskellige fartøjsbetegnelser forekommer i danske told- og havneregnskaber, og dette sammenholdt med bogens nu og da lidt håndfaste definitioner af fartøjstyper vil kunne forlede danske læsere til at misbruge typologien. Uheldigst er dog Ole Mortensøns forsøg på at se begrebet *skude* som en fartøjstype (s. 95-107). Han imødegår her tidligere forskere som bl.a. Jørgen H. Barfod, men hans definition af typen er meget udflydende: et fartøj med 1-3 master, med råsejl på fokkemast og stormast, latinersejl på mesanmasten, skroget uden dæk eller med et lille halvdæk agter og uden stort spring og med en let krum, rækkende forstævn og en ret eller spidsgattet agterstævn med et langt hængt ror (s. 98-99). Rigtigheden af opfattelsen ville desuden betyde, at 1600-årenes toldembedsmænd, havnekæmnerne, retsbetjente o.a. ikke havde begreb om forholdene. Her afslører lovgivning og regnskaber i almindelighed, at man inddelte fartøjer i tre klasser, båd, skude og skib, rækkende fra de mindste over mellemklassen til de største fartøjer. Utallige gange står i lovgivningen *skuder* og *skib* som betegnelser for totaliteten af de fartøjer, der drejer sig om. I Ribe betaltes en afgift til dækning af udlæg og vedligeholdelse af søtønder og kabler, betalt af førerne af små og store fartøjer, henholdsvis skudemænd og skippere. Følger man i havneregnskaber de enkelte skippere eller skudemænd, vil man finde, at de samme fartøjer ved de forskellige lejligheder noteres som eksempelvis skude eller galiot, skude eller krejert osv. Nogle regnskabsførere har været mere søkyndige eller præcise, andre har nøjedes med klassebetegnelsen *skude*. Skulle et fartøj genkendes eller eftersøges, har det været praktisk at kende noget til udseende, andre gange var det af mindre betydning.

Paradoksalt nok kan hos Ole Mortensøn også iagttages en opfattelse af skuden svarende til den, han anfægter: han konstaterer således: »At det står fast at krejeren størrelsesmæssigt var et mindre skib eller en stor skude« (s. 108). Når han karakteriserer denne fartøjstype ved angivelse af tre master, med råsejl på fokkemast og stormast, latinersejl på mesanmasten, svarer dette endda til beskrivelsen af skuden.

I bogen hævdes, at det eneste bevarede havnepengeregnskab fra renæssancen er fra Køge (s. 78). Det er heldigvis ikke rigtigt. Sådanne regnskaber kendes for længere årrækker i hvert fald fra Ribe (1639-71) og Århus (1639-73) og mere eller mindre spredt findes regnskaber af tilsvarende art fra en lang række købstæder og ladepladser i alle de danske landsdele, herunder Skånelandene;

en del af regnskaberne findes som bilag til lensregnskaberne – heraf nogle citeret af Ole Mortensøn selv (s. 169).

Disse regnskaber kan belyse skibsfarten på en helt anden måde end kancelliets brevbøger, hvorfra der i bogen ellers gengives talløse tilfældige og spredte eksempler. Billedet af den danske skibsfart bliver i bogen noget flimrende, også ved en lidt tilfældig brug af litteratur. Det forekommer således at være noget skævt, når det konstateres (s. 150), at adskillige danske byer havde sejlads på Amsterdam, eksempelvis Malmø, hvor seks fartøjer i 1610 anløb denne by – når nu Ribe, Varde og Ringkøbing havde ganske tætte søværts kontakter til Amsterdam. Oplysningerne er nu og da for løse. Det konstateres, at Bremen og Emden var omtrent lige velbesøgt af danske fartøjer (s. 151) og tilføjes »I hvor høj grad danske skibe besejlede disse byer kan kun afgøres ved undersøgelser af bevarede skibstoldregnskaber«!

Ved redegørelsen for sejladsen med bygningstræ o.a. trælast omtales kongens egne koffardifartøjers aktivitet (s. 134-35), men når det tilføjes, at det for kongen også til tider var nødvendigt at fragte private fartøjer, er der tale om en kraftig underdrivelse; lensregnskaberne vidner om kongens omfattende befragtning af private fartøjer.

Tilsyneladende kan bogen bringe en detaljeret opgørelse over den danske handelsflådes størrelse i 1642, fordelt på tre størrelseskategorier (s. 250), men der er tale om en uheldig misforståelse af et regnskab eller rettere et overslag i Rigsarkivet, tidligere refereret i J.A. Fridericias *Adelsvældens sidste dage* fra 1894 (s. XI); overslaget omfatter de fartøjer, der i et år sejlede til og fra Danmark ifølge toldregnskaber, og er altså ikke en opgørelse over den danske handelsflåde.

Trykfejlene bemærkes allerede ved et indklæbet rettelsesblad, der blot omfatter billedtekster, men alligevel henviser til 16 steder. Undervejs bemærker man så selv de mange i teksten: et par steder tales om *buliner* (s. 99, 106), men på den ene side betegnes på et billede nogle liner i riggen som *bugliner*, og dette er også ordet, der forklares i ordforklaringslisten (s. 263). Om en båd fra Portør i Norge oplyses, at den »var 614 cm lang og ca. 170 meter bred.« Fartøjsnavnet *Christian Ark* (s. 84) anføres i stedet for *Christians Ark*, kirkesognet Vaddö i Roslagen er også betegnet Vaddö (s. 104 og 102), ofte veksles mellem »å« og »aa«. Manglende præcision er det også, når man i gennemgangen af danske købstadshavne, fordelt på landsdele, finder landsdelen Baahus (vel = Bohuslen) med byerne Oddevold og Marstrand – der jo var norske. På kortet s. 31 »over Danmark med de vigtigste byer« finder man Frederiksborg, Dragsholm og Antvorskov (alle slotte), Silkeborg (oprettet som handelsplads 1845), Mors (med en prik for by), Helsingør og Halsted (der aldrig har været byer), mens f.eks. Præstø og Ebeltoft mangler, den sidste dengang en af de vigtige søfartsbyer. Noterne er ikke mere præcise, end at man ofte ser forgæves, hvis man vil finde grundlaget for en oplysning, selv med hjælp af person- og stedregistret. Dette ellers nyttige register er også noget mangelfuldt; i teksten forekommer både person- og stednavne, der ikke er med, og registret afslører selv manglende præcision i teksten med hensyn til navne, som når formerne Bodsted og Baasted forekommer mellem hinanden, ligesom Danzig og Danske, Gedsør og Gedser, Grenaa og Grindou, Gotland og Gulland, Heiligenhafen og Hellighavn, Nyløsdøse og Nyløse osv., foruden former som Aaaholm, Hallandsfor for Hallandsfar, sammenstilling af formerne Hamelmølle og Handermølle osv. I den i øvrigt fortjenstfulde lange liste med maritime ordforklaringer savner man ord fra

bogens tekst som fok, kuglerakke, lapsalve, latinersejl, logar, nathus, overlig, plattinger og sytov.

Det er ærgerligt, at den i øvrigt stoffyldte, velillustrerede og smukke bog på denne måde skæmmes af så elementære ting.

*Ole Degn*

NIELS M. PROBST: Christian 4.s flåde. Den danske flådes historie 1588-1660. 344 sider. Ill. med billeder i farve og sort/hvid, kort og tegninger. Indb. kr. 300.

Dette tredje bind i Flådens historie er på sin vis et eksempel på en historieskrivning i H.G. Gardes tradition. Hver enkelt flådeudrustning og hvert togt nævnes, og regelmæssigt fremlægges lister over flådens bestand af skibe med deres tonnage, bestykning og besætningsstørrelse. Tyngdepunktet er operationelt og krigshistorisk, hvilket er naturligt for en periode, der var så skelsættende i Danmarkshistorien, og hvor de afgørende begivenheder netop var krige. I disse ikke engang 75 år fra 1588 til 1660 gennemgik Danmark forvandlingen fra en større nordeuropæisk magt til et rige på randen af udslettelse. Kontrasten bliver så meget mere udtalt, som Danmark i et par årtier efter århundredskiftet syntes at være tæt på at opnå status som europæisk stormagt. Politisk, socialt, og fiskalt blev denne ændring fulgt af en intern transformation, der endte i Europas mest militariserede skattestat og absolutistiske regeringsmagt. Magtstat er et farligt begreb, men vel ikke uden udsagnskraft.

Netop bogens koncentration om det militære og begivenhedshistoriske gør, at vi får et langt klarere billede af de krigshistoriske begivenheder, der har været så underprioriteret af faghistorikere og overladt til ikke altid lige kompetente militærfolk. Probst går sikkert til værks og kaster nyt lys over nogle dunkle punkter i ellers kendte og berømte begivenheder. Et eksempel er flådens rolle under Torstenssonfejden, som i denne fremstilling fremstår som det afgørende knæk for Danmark som Nordens stærkeste magt. Den mest kendte episode i Danmarkshistorien er vel slaget ved Kolberger Heide 1. juli 1644. Hvad Probst viser er, at den danske flåde var den svenske ganske underlegen, både materielt og mandskabsmæssigt. Den var kritisk underbemandet og det i en grad, at Chr. IV i sine forholdsordrer forbød officerer og mandskab at erobre fjendtlige skibe. Niels Probst formoder, det skyldes mandskabsmangel, hvilket jeg finder helt rimeligt. Det viser noget om, hvor presset Danmark var i denne krig, at Chr. IV stillede sig i spidsen for en underlegen og underbemandet flåde i et så afgørende slag.

Ligeledes kan Probst løse, for mig at se afgørende, problematikken omkring det mærkelige slag i Femern Bælt samme år, hvor en dansk flåde på 17 skibe under Pros Mund næsten udslettes. Han viser, at der ikke var tale om en mindre eskadre af fregatter, men regulære orlogsskibe og dermed 1/3 af den samlede danske flåde. Konsekvenserne var svensk dominans af havet og tilbagetrækning af den danske hær fra Skåne. Men som Probst overbevisende argumenterer, så gik Pros Munds ordrer ud på at skærme riget, og den svensk/hollandske flåde med et stort antal soldater kunne være en invasionsflåde beregnet på de danske øer. Hans ordrer gav ham ikke noget valg, og skulle han have været usikker, så