

Og så er bogen i øvrigt en glimrende introduktion til det spændende arbejde, som den førnævnte tyske forskergruppe med Jan Peters som primus motor har udført i de senere år.

*Peter Henningsen*

OLE HENRIK GJERULDSSEN: Defensjonsskipsordningen i Norge 1630-1704. Forsvarsmuseets Småskrifter Nr. 28 Oslo. 237 sider. 50 NKR.

Klassificeringen som »småskrift« er noget misvisende. Der er tale om en bog på 237 tæt trykte sider. Forfatteren har været forsker ved Forsvarsmuseet i Oslo, og han er nu arkivar ved Rigsarkivet. Afhandlingen er baseret på et massivt arkivmateriale fra dette og fra Rigsarkivet i København. Og litteraturoversigten er stor og instruktiv – også hvad gælder den danske forskning. Defensjonsskipsordninger kendes fra de fleste maritime magter i den merkantilistiske fase af deres udvikling. For Danmarks vedkommende forsøgte de i 1623, 1636, 1671 og så sent som i 1776. Det var symptomatisk for sådanne merkantilistiske tiltag, at sigtet var vidt – og bredt. Staten havde behov for skibe, øvede søfolk og kanoner til aflastning af orlogsflådens større og kraftigere armerede skibe. Skibene kunne beskytte handelsflåden i form af konvoj, og de kunne selv bide fra sig over for kapere og korsarer. Konstruktion og udrustning skabte beskæftigelse og købekraft. Og de store skibe kunne trænge ind i hollændernes import af varer fra fjernere markeder – i mangt og meget ligesom handelskompagniernes og saltkompagniernes skibe – og dermed spare de fordyrende mellemhandler-avancer og ædelmetalflugten.

Defensjonsskipsordningerne var aldrig ens. De vægtedes varierende, alt efter de aktuelle politiske og økonomiske konjunkturer. For de helt eller delvist norske ordningers vedkommende oprettedes de i 1630, i 1642 og i 1670 – og så for sidste gang i 1776. Forfatteren har efter alt at dømme udtømt sit norske og danske arkivmateriale. Fremstillingen er unægtelig meget kildenær, og præget af ønsket om at få alle skibene med. Men derfor er den også så informativ. Netop ved som et konjunkturbarometer at følge defensjonsskipsordningerne i vision og virkelighed kastes der værdifuldt lys ind over den flerstrengede norske økonomi og dens internationale konjunkturbetingethed. Bergen som stabelhavn for det rige Lofoten-fiskeri ville således strække sig langt over for statsmagtens ønsker om store armerede skibe, hvis byen til gengæld kunne sikre sig forretigheder for det livsvigtige salt fra Frankrig og Portugal – og dermed presse de mindre købstæder, de små ladesteder og den nordlandske almue. Østlandets købstæder med Kristiania i spidsen var derimod orienteret mod toldreduktioner på eksporten af tømmer til det nordvesteuropæiske marked. Man skal imidlertid ikke forestille sig defensjonsskibene i kamp med egentlige orlogsskibe. Sidste gang det skete var formentlig i slaget på Kolberger Heide i 1644, hvor nogle store københavnske handelsskibe kæmpede fremme i linien sammen med Christian IV ombord på Trefoldigheden. Men et par norske defensjonsskibe var dog med i Køge Bugt den 1. juli 1677, da Niels Juel hejsede det røde flag.

De parallelle danske ordninger overses ikke. Men de er ikke med, undtagen i korte karakteriserende bemærkninger. Tilløb til komparationer gøres ikke. Men tilsvarende forsyndelser gør også danske historikere sig alt for ofte skyldige i. Så lad dette hvile til en anden og bedre gang. Og lad os i stedet glæde os over et lødigt og velkomment bidrag til vor fælles helstats historie.

*Ole Feldbæk*