



Aksel E. Christensen: Dutch trade to the Baltic about 1600.
Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping
Records
(Kbh. og Haag 1941, 480 Sider).

Historisk Tidsskrift, Bind 10. række, 6 (1942)

Link til pdf:

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/hto/hto_10rk_0006-PDF/hto_10rk_0006_96206.pdf

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=96206>

pdf genereret den : 28/5-2008

af stille Lune, og ved Læsningen har man et usvigeligt Indtryk af at bevæge sig i den rigtige historiske Atmosfære, hvad der maaske er Hovedudbyttet af at sætte sig ind i gode historiske Fremstillinger. Den svenske Højadels største Mand har her for første Gang faaet et værdigt Epitafium.

Knud Fabricius.

Aksel E. Christensen: Dutch trade to the Baltic about 1600. Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records (Kbh. og Haag 1941, 480 Sider).

Aksel E. Christensen har givet den digre bog, med hvilken han i 1941 erhvervede doktorgraden ved Københavns universitet, den lidt vage titel »Studies in Dutch Trade about 1600«. Han følger her en tradition. Ogsaa professor Erik Arups store doktorafhandling fra 1907 bærer en lidt vag hovedtitel: Studier i engelsk og tysk Handels Historie. Men medens der til denne titel svarer en vidtfavnende paa indgaaende studier baseret mere almindelig skildring af engelsk og tysk varehandels historie gennem det lange tidsrum 1350—1800 som indledning til hans egentlige studieobjekt: en undersøgelse af kommissionshandelens udvikling, dækker titlen paa dr. Aksel E. Christensens bog ingen almindelig skildring af den hollandske Østersøhandel. Derimod indeholder bogen en række — hvoraf adskillige værdifulde — enkeltundersøgelser over hollandske skibsfarts- og handelsformers udvikling.

Undertitlen: *Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records* angiver derimod, hvad der har været forfatterens egentlige studieobjekt: Ved konfrontation med hollandsk kildemateriale at kaste nyt lys over Øresundstoldregnskabernes kildeværdi. Imidlertid har det naturligvis ikke været muligt at foretage en saadan konfrontation uden indgaaende studier over hollandsk handels og skibsfarts vilkaar og former, hvilket forklarer den bredere form, bogen har faaet. Desværre er bogen igennem undersøgelserne herover og over Øresundstoldregnskabernes kildeværdi sammenspundet til en uopløselig enhed. Det skader overskueligheden baade for forfatteren og læseren, der ikke en gang kan gribe til registret, da et saadant — stik imod international skik og brug — fattes.

Til denne karakteristik af værkets komponenter er at tilføje, at forfatteren med udgangspunkt i Øresundstoldtabellernes tal dog fremkommer med nogle sammenfattende betragtninger — støttet af diagrammer — over den hollandske Østersøskibsfart

og -handel, men at der mod flere af disse er adskilligt at indvende. Det gælder ikke mindst forfatterens prisværdige, men mislykkede forsøg paa at gøre Østersøhandelens balance op.

I næsten alle forfatterens undersøgelser indtager skibsfartens forhold en dominerende plads. Om varerne, der dog udgør baade handelens og skibsfartens *raison d'être*, faar man derimod meget lidt at vide. En indledende oversigt over de vigtigste varer, der udveksledes mellem Øst- og Vesteuropa, vilde have været til største nytte ogsaa for forfatteren selv. Det gælder ikke mindst om den vigtigste, brødkornet. Forfatteren omtaler vel i sine kommentarer til kurven for ballastede skibe, at kornet var af udslaggivende betydning for Østersøskibsfartens omfang (s. 377), men han drager intetsteds de naturlige følgeslutninger heraf.

Om de vesteuropæiske landes muligheder for at dække deres behov for brødkorn kunde dr. Aksel E. Christensen dog have skaffet sig adskillig viden i Naudés ganske vist noget forældede, men dog stadig nyttige bog om de europæiske staters kornhandelspolitik¹, suppleret med afhandlinger af nederlandske historikere som Unger, Sneller og Smit², med professor Gras' bog om det engelske kornmarked³ og andre skrifter. Saaledes vilde han deraf have kunnet se, at Nederlandene allerede i Middelalderen havde importbehov for korn, der dækkedes ved tilførsler fra de nærmeste tyske landskaber, Nordfrankrig, England og Østersølandene — at Portugals og Spaniens kornbehov i 16. aarh., bl. a. som følge af de store kolonisationsforetagender, var hurtigt voksende — at misvækst i Italien fra slutningen af 1580erne til langt hen i 1590erne bevirkede, at ogsaa dette land meldte sig som storaftager af Østersøkorn — og om forholdene i det ene hovedland for kornproduktionen i Vesteuropa: England, at den fortsatte udlægning af store arealer til græsgange for faareavlens skyld fik den virkning, at det kun i gode høstaar havde kornoverskud, medens det i daarlige høstaar selv maatte importere. Forhold der i de enkelte aar kunde variere i landets forskellige dele. Derimod synes forholdene for Frankrigs vedkommende ikke saa godt op-

¹ W. Naudé: Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten I (1896).

² W. S. Unger: De Hollandsche graanhandel en graanhandelspolitiek in de Middeleeuwen (de Economist 1916); Z. W. Sneller: De hollandsche korenhandel in het Sommegebied in de 15e eeuw (Bijdrag. v. vaderl. Geschied. en Oudheidkunde 6. R. II (1925), 161—78); H. J. Smit: De betekenis van den Noordnederlandschen in't bezonder van den hollandschen en zeeuwschen handel in de laatste helft de 14e eeuw (Bijdrag. v. vaderl. Geschied. en Oudheidkunde 6. R. X (1930), 15—64).

³ N. S. B. Gras: The Evolution of the English Corn Market (1915).

lyste¹, men det maa antages, at dets kornoverskud har været større end Englands, selv om ogsaa dette land, saaledes som det fremgaar af Øresundstoldregnskaberne, i virkelige misvækstaar havde import behov.

Om Østeuropas produktionsforhold og mulighederne for at udnytte dets kornoverskud til de forskellige tider, kunde der paa basis af Naudés bog, og formodentlig andre mere moderne arbejder, ogsaa være givet nyttige oplysninger.

Med en saadan oversigt i ryggen vilde dr. Aksel E. Christensen, hvor han nu taler om »the Dutch shipmasters« som »servants of a typical speculative trade« (s. 86) sikkert i stedet for have talt om dem som betjenende almindelig forsyningshandel, idet det næppe kan kaldes dækkende at betegne den nødvendige ofte kun nødtørftige inddækning af Vesteuropas brødkornbehov som spekulationshandel. — Dermed være dog ikke sagt, at der ikke fra enkelte købmænds og købmændgrupper side kan have været momenter af spekulativ art i deres transaktioner. — Han vilde næppe heller have opfattet de svingende kurver i sit diagram over skibspassager gennem Sundet først og fremmest som udtryk for konkurrencen mellem Nederlænderne og de andre søfarende nationer under de skiftende udenrigspolitiske konjunkturer, men han vilde have undersøgt, om ikke de hurtige udsving i antallet af skibe i Østersøfart for en væsentlig del skyldtes de vesteuropæiske landes stadigt vekslende behov for Østersøkorn. Dr. Aksel E. Christensen vilde med støtte i Naudés bog og en afhandling af E. C. G. Brünner om Sundspærringen og Billedstormen i Nederlandene 1566 være blevet klar over, at fordoblingen af den nederlandske trafik paa Østersølandene i aarene 1562—68 er ganske utilstrækkeligt karakteriseret ved bemærkningen om, at »the Dutch prosperity in the 1560es denotes a depression to all other shipping« (s. 88 f.), men at forklaringen paa den kolossale stigning i Østersøtrafiken først og fremmest maa søges i Vesteuropas, vel ikke mindst Portugals og Nederlandenes meget store brødkornbehov i disse aar — som det endda kun lykkedes nødtørftigt at dække — der forklarer den kolossale stigning i Østersøtrafiken².

¹ Jeg bygger her paa Henri Sée: *Französische Wirtschaftsgeschichte I* (1930). Det her citerede værk A. P. Usher: *The History of the Grain Trade in France 1400 to 1710* (1913) har jeg derimod ikke været i stand til at benytte.

² E. C. G. Brünner: *Die dänische Verkehrssperre und der Bildersturm in den Niederlanden im Jahre 1566* (Hans. Geschichtsbl. XXXIII (1929), 97—109). Det maa dog bemærkes, at Brünner tillægger de hindringer, som de urolige forhold i Østersøområdet i beg. af 1560erne og under den

En anden sag er, at dette mægtige opsving i grovvaretrafikken naturligvis maatte blive til fordel for de nordlige Nederlande, der sikkert alene disponerede over den egnede — ogsaa billige — tonnage til at tage en saadan grovvaretrafik. Men det er ikke rigtigt, at den kolossale fremgang i Nederlændernes Østersøtrafik betød nedgang for alle andre nationer. Dr. Aksel E. Christensens udgangspunkt er her diagram I, men han har ved udarbejdelsen af af dette diagram forenklet for meget ved kun at tegne en kurve for alle andre nationer under et. Baade for England og Frankrig ligger skibspassagerens gennemsnit i disse aar højere end for nogen tidligere periode. Dette gælder i endnu højere grad for Emden (Østfrisland). Derimod er det rigtigt, at der for flere gamle tyske handelsbyer fandt en betydelig nedgang sted — i visse tilfælde kan det dog nok tilskrives en forsigtig tilbageholden overfor den risiko og de hindringer, som Syvaarskrigen voldte skibsfarten. Det gælder navnlig 1565, hvor diagrammets kurve for andre nationers skibe viser et meget skarpt nedslag. Øjensynlig har kun Nederlænderne — og Emderne — i dette aar villet entre den risikable og stærkt hæmmede Østersøfart i samme omfang som vanligt. Men at Danzigerne og andre af Østersøstæderne i dette aar kun satte faa skibe ind i farten paa Vesteuropa ikke betød, at de i samme omfang afstod fra aktiv handel hertil (bl. a. Nederlandene) fremgaar af Nina Bangs tabel 5 for 1565. Heraf ses, at ca. 30 % af de nederlandske skibe, der i dette aar returnerede fra Østersøen var befragtede af fremmede — halvdelen af Danzigerkøbmænd¹. I disse tilfælde har Nederlænderne saaledes kun haft fragtfortjenesten.

Det vil føre for vidt at følge udviklingen fra aar til aar. Kun enkelte punkter skal her berøres. Diagram I's utilstrækkelighed demonstreres ogsaa for de efterfølgende aar, naar dr. Aksel E. Christensen med udgangspunkt heri skriver: »but in 1569 the situation is reversed; the Dutch depression is exploited for a

nordiske syvaarskrig (1563—70) lagde i vejen for Nederlændernes handel og skibsfart paa Østersølandene, en for stor betydning. Oresundstoldtabellernes tal viser, at denne helt hen til slutningen af 1560erne havde et overordentlig stort, om end varierende omfang. Og det er vel rigtigt, at den danske Sundspærring i foråret 1565 var en stærkt medvirkende aarsag til knapheden paa korn og dyrtiden i Nederlandene, men ser man paa tallene for aarets totale eksport af Østersøkorn, saa maa man dog sige, at den fortsatte kornmangel i Nederlandene ikke kan tilskrives manglende tilførsel af korn til Vesteuropa, men maa bero paa, at Østersøkornet enten er gaaet direkte til andre vesteuropæiske lande eller i stor mængde er blevet reeksporteret fra Nederlandene.

¹ N. E. Bang: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gen. Oresund 1497—1660* I (1906), 42 og II A (1922), 22.

short series of years» af de andre skibsfarende nationer (s. 89). Saa enkelt er forholdet ikke. Det er paavist af Hagedorn — saaledes som det ogsaa i anden sammenhæng nævnes af dr. Aksel E. Christensen¹ — at da det paa grund af Søgeusernes tiltagende kaperier blev forbundet med stadig større risiko at sejle under nederlandsk (spansk) flag, søgte i foråret 1569 et stort antal hollandske og frisiske skippere til Emden og Østfrisland — og tillige om end i mindre tal til Bremen og Hamburg, tyske Ostersøhavne og danske havne — for at søge dækning under neutralt flag. Efter her at have faaet udstedt nyt søbrev — paa omtrent tilsvarende vis er Panama under den nuværende krig blevet brugt som indregistreringssted — kunde de atter med større tryghed genoptage deres omfattende fragtfart. Dette er i ikke ringe grad forklaringen paa, at kurven for alle andre nationers skibspassager i Sundet i 1569 gaar stejlt i vejret. Det skyldes ikke mindst stigningen for Emden og de øvrige østfrisiske skibe, idet Østfrislands skibspassager østpaa springer op fra 68 i 1568 til 391 i 1569. En særlig kurve for østfrisiske skibe kunde saaledes have været tiltrængt. I øvrigt er forholdene i disse aar saa forviklede, at de næppe lader sig illustrere tilfredsstillende ad grafisk vej, idet nogle nederlandske skibe utvivlsomt overgik i fremmed eje, medens andre, da der indtraadte en forandring i de nordlige nederlandske provinser politiske stilling, atter vendte tilbage hertil, og der igen for andre kunde være tale om fremmed parts-ejerskab².

Selv om diagram I saaledes langt fra er lydefrit, bør den omhu, der er vist, ved bortelimineringen af den lokale trafik fuldt ud anerkendes. Derimod kan ogsaa andre indvendinger rettes mod de betragtninger, dr. Aksel E. Christensen fremsætter med udgangspunkt i diagram I. Saaledes naar han om den bratte stigning i skibstrafiken i 1587 — hvor den stærkeste stigning faldt paa andre nationers skibe (England, Frankrig og Skotland) — skriver, at det skyldtes, at Nederlændernes position umiddel-

¹ I afsnittet »Identification with other Sources and the Reliability of the Shipping Statistics« (Chapt. II § 15, 83 n. 4).

² B. Hagedorn: Ostfrieslands Handel u. Schifffahrt im 16. Jahrh. (Abh. z. Verkehrs u. Seegesch. III (1910)), 240—51; jfr. J. H. Kernkamp: De Handel op den Vijand 1572—1609 I (1931), 11—13. Dr. Aksel E. Christensens polemiske bemærkninger om, at »Hagedorn's assertion that Emden from 1569 and thirty years on was »die erste Reedereistadt von Europa« . . . is a misrepresentation of facts« (s. 83 n. 4 jfr. ovenst. note) kan jeg fuldt samstemme i, men heraf følger ogsaa, at kurven over andre nationers skibe gennem denne aarrække i hans eget diagram I er i lige saa høj grad misvisende.

bart før ødelæggelsen af den spanske armada var for svag til, at de fuldtud kunde udnytte de gode afsætningsmuligheder for korn i dette aar foraarsaget af udbredt misvækst i Vesteuropa (s. 86 n. 3). Det er dog ikke ubekendt, at den spanske armadas udsendelse først og fremmest var tænkt som et afgørende slag mod dronning Elisabeths og Englands krigsmarine — for at gøre en ende paa Drakes og Raleighs togter. Nej, forklaringen paa at Englændere, Franskmænd og ogsaa Skotter i 1587 sendte fire til fem gange saa mange skibe ind i Østersøen som i de foregaaende aar, er da heller ikke, at de udnyttede den chance, som kornmangelen i Vesteuropa bød dem til handelsgevinst, men at man i disse lande, der utvivlsomt i lige saa høj grad som de øvrige vesteuropæiske lande var ramte af misvækst — 1587 udstedtes saaledes »the Book of Orders« til regulering af kornhandelen første gang i England¹ — ved kornindførsel fra Østersølandene søgte at dække kornmangelen. Hertil strakte ikke en gang den tonnage, de selv raadede over, men ved fra fru Bangs tabelværk at gaa tilbage til selve Øresundstoldregnskabet for 1587 fremgaar, at engelske, franske og skotske købmænd i dette aar i ret vid udstrækning befragtede fremmede skibe med korn. Foruden de 6896 læster korn², som engelske købmænd indladede paa egne skibe, indladede de 2128 læster paa fremmede (heraf endda 1254 læster paa 30 nederlandske skibe). Franske købmænd tilsvarende henholdsvis 5038 læster og 2091 læster (heraf 1253 læster paa 39 nederlandske skibe) og skotske købmænd henholdsvis 1817 og 777 læster (heraf 588 læster paa nederlandske skibe)³. I alt 28 % af Vesteuropas kornimport fra Østersølandene var i dette aar paa engelsk, fransk og skotsk haand. Medens disse tre lande i 1586, hvor kornforsyningsvanskeligheder allerede maa have gjort sig gældende, havde haft 19 % af importen af Østersøkorn paa deres hænder, oversteg de paagældende landes import, taget under et, i intet enkelt af det foregaaende tiaar 5 % og laa endda i flere aar under 1 %⁵.

Den lære, man kan drage af de meget høje tal for transport

¹ Gras. Opus cit., 236.

² Bang: Tabeller II A, 123; RA. Øresundstoldregnskab $\frac{1}{1}$ — $\frac{1}{5}$ 1587, s. 87—162; $\frac{1}{5}$ 1587— $\frac{1}{5}$ 1588, s. 385—678.

³ I dette og nedenstaaende tal er rug, hvede, byg, malt og mel indbefattet.

⁴ Bang: Tabeller II A, 119; RA. Øresundstoldregnskaberne 1586, s. 343—586.

⁵ Øresundstoldregnskaber 1576, s. 283—484; 1577, s. 329—487; 1578, s. 329—574; 1579, s. 279—447; 1580, s. 293—413; 1581, s. 305—429; 1582, s. 349—484; 1583, s. 377—517; 1584, s. 335—508; 1585, s. 307—458.

af Østersøkorn til Vesteuropa i 1587 — ogsaa den nederlandske import laa i dette aar meget højt — er da, at forsyningen med brødkorn var af en saa imperativ nødvendighed, at man, for at inddække det nødvendige forbrug heraf, selv under farefulde forhold opretholdt sejladsen i det nødvendige omfang.

Man føler sig videre fristet til at spørge, om det beror paa en lapsus, at Italiens stærke kornbehov i de næstfølgende aar ikke omtales — Naudé giver en udførlig omtale heraf¹ — skont det utvivlsomt var en stærkt medvirkende aarsag til, at Østersøtrafiken i løbet af 1590erne naaede et hidtil ukendt højdepunkt. Man sætter et spørgsmaalstegn ved den forklaring, der gives paa de særligt lavt liggende tal for Østersøtrafiken omkring aarhundredeskiftet (s. 378). Andre momenter — de atter normale forhold i Italien og særligt gode høstaar i Vesteuropa — har sikkert spillet en større rolle. Under alle omstændigheder er det forkert at karakterisere stigningen i andre nationers Østersøtrafik i aarene umiddelbart før vaabenstilstanden mellem Spanien og Nederlandene 1609 som et nyt forsøg »at a rise«, der fuldstændigt knustes af Nederlænderne under de paafølgende vaabenstilstandsaaar (s. 89). Stigningen i Østersøtrafiken, navnlig i 1608, der ogsaa gjorde sig stærk gældende i den nederlandske Østersøtrafik, skyldtes ligesom i 1587 misvækst i Vesteuropa — 1608 omtales saaledes af N. S. B. Gras som et »abnormal year of dearth« i England² — og det skarpe fald i det følgende aar er ikke saa meget en følge af de skærpede konkurrenceforhold under vaabenstilstanden, som af at kornhøsten atter var normal i de vesteuropæiske lande. Det ses bl. a. deraf, at der ikke alene var stort fald i andre nationers skibstrafik (med knapt en trediedel), men ogsaa i Nederlændernes (med godt en trediedel). — For øvrigt hvorledes kan dr. Aksel E. Christensen, der i sin indledning fremsætter saa mange smukke teoretiske betragtninger over den kvantitative metode, tillade sig kun at anføre det første tal.

Til de lavere skibstal i 1609 svarer et fald i eksporten af Østersøkorn fra 105 743 læster i 1608 til 54 264 læster i 1609. Faldet i det korn, der transporteredes paa nederlandske skibe, var omtrent proportionelt hermed fra 81 133,5 til 42 321 læster. Englænderne, der i 1608 havde importeret 4073 læster paa egne og 5996 læster paa fremmede skibe (deraf 4989 læster paa nederlandske) importerede derimod i 1609 kun 1330,5 læster paa egne

¹ Naudé: Opus cit. I, 142 f., 310, 331 f.

² Som andre trangsaaar nævnes af Gras 1621-23 og 1630-31 (Gras: Opus cit., 102, 236, 242 og 247).

og 2325,5 læster paa fremmede skibe (deraf 2141,5 læster paa nederlandske)¹.

Først under vaabenstilstandens senere aar, kan man for alvor tale om, at Østersøtrafiken og -kornhandelen blev præget af spekulation og hensynsløs konkurrence, der kulminerede i aarene 1618—20, da de vest- og nordeuropæiske lande oversvømmedes med billigt Østersøkorn. Det førte i England, der samtidigt havde særligt gode høstaar, til et for landbruget katastrofalt fald i kornpriserne². Ogsaa Danmark fik, som Gunnar Olsen nylig i sin afhandling om Danmarks »Kornavl og Kornhandelspolitik« har fremhævet, kornrigeligheden at mærke i form af en afsætningskrise, og man saa sig nødsaget til at gardere sig mod kornoverfloden gennem et importforbud³. Der er for øvrigt grund til at tilføje, at den nederlandske kornhandel og trafik under disse forhold — trods sit store omfang — vel i adskillige tilfælde har været tabsgivende for de hollandske købmænd og redere.

Ved afslutningen af disse betragtninger skal det bemærkes, at man ogsaa efter fremkomsten af dr. Aksel E. Christensens her recenserede bog bør være yderst forsigtig med at fæste sig ved eksakte tal for varetrafiken gennem Sundet.

Resultatet af hans studier over Øresundstoldregnskabernes kildeværdi — som ikke kan omtvistes — har, kan man sige, kun bidraget til at gøre »confusion worst confounded«. Med glæde noterer jeg dog, at min konstatering af det afgørende skel, som visitationens indførelse 1618 betød, holder for fornyet prøvelse. At de gunstige virkninger af visitationens indførelse ikke var stedsevarende, er dog for nyligt paapeget af prof. Albert Olsen, der gør opmærksom paa, at bestemmelserne herom i traktaterne med Sverige og Nederlandene i 1645 atter læmpedes, samt at den svenske toldfrihed i Sundet i aarhundredets løb fik en stedse større betydning⁴.

Tyngdepunktet i dr. Aksel E. Christensens undersøgelse over Øresundstoldregnskabernes kildeværdi ligger i tiden før 1600. Værdien af hans undersøgelser beror ikke paa deres omfang. — Det drejer sig i alt kun om 35 tur- og returrejser (1569: 1, 1575: 1, 1578—84: 26, 1589—90: 4 og 1595—96: 3) — men paa sammenligningsmaterialets kvalitet. Medens man ellers kun har været

¹ Bang: Tabeller II A, 253 og 257; RA. Øresundstoldregnskaber 1608, s. 601—780; 1609, s. 465—610.

² Naudé: Opus cit. I, 92—94.

³ Hist. Tidsskr. 10 R. VI, 459 f.

⁴ Albert Olsen: Svenske Lurendrejere i Sundet i det 17. Aarh. (Aarb. f. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg 1942, 17—46).

i stand til at sammenligne med andre toldregnskaber, har dr. Aksel E. Christensen i dette tilfælde af Delfterkøbmanden Claes v. Adrichems forretningsbøger kunnet uddrage nøjagtig oplysning om den i disse skibe indtagne ladning. Resultatet af sammenstillingen er nedslaaende. Af salt, der førtes direkte fra Frankrig og den iberiske halvø til Østersøen, er 68 % deklareret i Sundet, men af salt reeksporteret fra Nederlandene kun $37\frac{1}{2}$ % og af sild 43 %. Paa returrejserne fra Østersøen er kun 40 % af kornet deklareret, men for grovvarer under eet 47 %, idet varer som aske og tjære, for hvilke lastepengesatsen var lavere end for korn, i ret stor udstrækning er blevet deklareret i stedet for dette. Endelig er — overensstemmende med resultatet af tidligere undersøgelser af dr. Aksel E. Christensen — fiktive mængder træ blevet deklareret i stedet for korn (s. 352 f.).

De hollandske notarialregistre, som forfatteren ogsaa har gjort brug af til nøjere bestemmelse af Øresundstoldregnskabernes kildeværdi, har derimod vist sig som lidet ydende — hvilket for saa vidt ikke forekommer mig overraskende efter det kendskab, man paa forhaand havde til dem gennem Johan Schreiners bog *Nederland og Norge*. — Dette er formodentlig ogsaa forklaringen paa, at forfatteren har ladet sig nøje med at foretage en undersøgelse af notarialregistre for 4 aar (1594/95, 1617, 1618 og 1639). Det benyttede materiale for de enkelte aar kan heller ikke siges at være stort. Men forholdet er da ogsaa det, at de i notarialregistre indførte certepartier — saaledes som fremhævet af dr. Aksel E. Christensen selv — kun i meget ringe grad kan vejlede os med hensyn til rigtigheden af godsdeklarationerne i Sundet (s. 342). Det er da i alt væsentlig kun oplysninger om skibenes lasteævnne, som han har kunnet drage nytte af til nøjere bestemmelse af Øresundstoldregnskabernes kvalitet. Det maa dog her forudsættes, at skibene, naar de passerede Sundet, var fuldt lastede. Dette har naturligvis ikke altid været tilfældet, selv om forf. forsigtigvis kun har medtaget saltskibe og returskibe fra Østersøen ladede med grovvarer (beregnelige i skibslæster). Sammenstillingens vigtigste resultat forekommer mig at være bekræftelsen af de gunstige virkninger, som indførelsen af visitationen i 1618 havde paa deklarationerne i Sundet (s. 346).

De her foreliggende undersøgelser over skibenes lasteævnne og toldsvigens omfang ved vareopgivelser i Sundet, samt de tidligere fra dr. Aksel E. Christensens og min haand er dog stadigt saa lidet omfattende, at det maa kaldes stærkt forhastet paa basis heraf at konstruere en »Revised Curve of Lastage« (jfr. diagram XIII), saaledes som forf. trods alle forbehold har gjort. Og det

er en af grundene til, at hans grandiose slutkapitel om Østersøhandelens balance mangler stabilitet. At det under alle omstændigheder er uholdbart paa basis af det meget spinkle materiale, der har staaet til forf. raadighed, at ansætte besvigelserne i Sundet til 40—50 % af det fortoldede gods for tidsperioden 1574—97 (s. 357 f.), skal jeg her ved anførelsen af et enkelt tal vise. Ifølge et engelsk toldregnskab fra Hull for 1587 importeredes der i dette aar 433 $\frac{1}{2}$ læster korn hertil fra Østersøen paa 7 nederlandske skibe, der har kunnet identificeres i Øresundstoldregnskaberne (her 323 læster korn). Forskellen i opgivelserne i de to regnskaber er kun 25 % i Øresundstoldregnskabernes disfavør. For korn ført paa engelske, danzigske og kønigsbergske skibe (ca. 1500 læster) andrager differencen kun nogle faa procent. Dog er kornet i et enkelt tilfælde ikke deklareret som engelsk gods, hvorved 10 %'s tolden heraf blev omgaaet. For 2 danske skibe endelig foreligger for det ene overensstemmelse (40 læster), medens de 69 læster rug engelsk gods, som det andet ifølge Hullregnskabet medførte, i Øresundstoldregnskabet er indført som borgergods og ikke specificeret¹.

Det ses saaledes, at mulighederne for en nøjere bestemmelse af Øresundstoldregnskabernes kildeværdi ikke er udtømte med dr. Aksel E. Christensens bog. Af det endnu uudnyttede sammenligningsmateriale, der staaer til raadighed, vil sikkert, foruden den af forf. nævnte Danzig Pfahlkammerbuch for 1583 og Königsberg Pfundzollbücher for 5 aar indenfor tidsperioden 1563—89 (s. 357), de engelske toldregnskaber vise sig at være af den største værdi, idet hele tidsperioden 1565—1660 med ikke alt for lange intervaller af aar kan dækkes af disse².

Naar dr. Aksel E. Christensen bemærker, at en systematisk undersøgelse af notarialregistrene fra 1594 og fremefter vil kunde give »good clues« om ændringer i skibenes lasteævnne (s. 357), saa skal det ikke nægtes, at denne bemærkning staaer i daarlig samklang med, at han i sin undersøgelse har ladet sig nøje med at foretage studier i notarialregistrene for kun fire aar.

Omfattende undersøgelser og meget nyt stof til bestemmelse af Øresundstoldregnskabernes kildeværdi bringer dr. Aksel E. Christensens bog saaledes ikke, men til selve Sundtoldens historie ydes der flere gode bidrag. Saaledes er afsnittet om fyr- og laste-

¹ Tallene er tagne fra en paabegyndt undersøgelse.

² En saadan sammenlignende undersøgelse af de engelske toldregnskaber med Øresundstoldregnskaberne vil komme til at foreligge fra min haand i forbindelse med en fremstilling af den engelske Østersøhandels historie.

pengenes indførelse og redegørelsen for toldrullernes udvikling fortræffelige. Ligeledes gives nye oplysninger om toldklarings-sedler etc. I redegørelsen for Øresundstoldregnskaberne og -tabel- lernes oplysninger om skibs- og skipperhjemsted maa jeg dog gøre opmærksom paa en skønhedsfejl. Om dette omstridte spørgs- maal skriver dr. Aksel E. Christensen, at det indtil fremkomsten af hans bog er forblevet uafgjort (undecided) (s. 61). Jeg vil her- overfor gentage, hvad jeg tidligere har skrevet i en artikel i Scandia, at S. v. Brakel og E. C. G. Brünner i deres skarpsindige afhandlinger har paavist, at hjemstedsbetegnelsen i Øresunds- toldregnskaberne gaar paa skipperen ikke paa skibet (Scandia VIII (1935), 136). Derimod skal det ikke bestrides, at dr. Aksel E. Christensen ved fremdragelsen af mere materiale yderligere underbygger det resultat, som de to nederlandske historikere allerede havde naaet.

Bogens bedste afsnit er utvivlsomt de, der indeholder rede- gørelsen for hollandsk skibsfart og handels former. Her foreligger en indtrængende førstehaands studie. Dr. Aksel E. Christensen har hertil gjort udstrakt brug af to hollandske handelshuses bøger og breve, Delfterkøbmanden Claes v. Adrichems og det neder- landsk-portugisiske handelshus Snel-Cunertsdorfs.⁹ Paa basis heraf er han i stand til at give en mængde oplysninger om organisationen af den nederlandske »shipping trade«, om forholdet mellem rederi og handel, om skibenes befragtning og befragterens stilling, om de forskellige skibsrueters avancemuligheder og saaledes om sam- spillet mellem varehandel og skibsrueter, samt om skibskaptaj- nernes og faktorernes indbyrdes stilling. Om de resultater, forf er naaet til, vil vise sig at være almengyldige, maa dog staa hen. Der blev under forsvaret af den ene officielle opponent, prof. Albert Olsen, med rette rejst den indvending netop mod disse afsnit, at det benyttede materiale ikke var repræsentativt, da det ikke drejede sig om et Amsterdams handelshus arkiv, men om et købmandsarkiv fra en mindre betydende hollandsk by. Den samme indvending er blevet fremført af prof. Eli Heckscher.

Af den anden officielle opponent prof. Erik Arup blev der rettet meget vægtige indvendinger mod forf.s skildring af den hollandske kommissionshandels former, som staaende paa et langt mere primitivt udviklingstrin end de øvrige nordeuropæiske landes. Det skal tilføjes, at det ikke er pointeret af forf., at han, ved den af ham hævdede opfattelse, vender sig mod den alminde- lig anerkendte opfattelse af kommissionshandelens udvikling i de nordeuropæiske lande, saaledes at man næsten kunde tro, at han ikke havde læst prof. Arups grundlæggende værk om den engelske

og tyske kommissionshandels udvikling og former. I det hele taget synes, som allerede bemærket af prof. Heckscher, dr. Aksel E. Christensen ikke at have noget omfattende kendskab til den almindelige økonomiske historie og følgelig heller ikke til litteraturen, der behandler denne. Dette viser sig, saaledes som prof. Heckscher ogsaa gør opmærksom paa, bl. a. deri, at han tildeler Holland en ufortjent rolle som »kapitalismens« gennembrudsland (Svensk Hist. Tidsskr. 2 R. V (1942), 185 f). Jeg skal for egen regning tilføje, at forf. havde haft let adgang til at orientere sig paa dette punkt gennem prof. Postans og prof. Tawneys udmærkede kommenterende bibliografier: *Mediaeval Capitalism and Modern Capitalism* (16. og 17. aarh.) (*Economic History Review* IV (1933), 212—27, 336—56).

Dog hvilke indvendinger, der end kan rettes mod disse afsnit, saa hører de dog gennem det deri nedlagte arbejde og studium til bogens vægtigste. Derimod hører de afsnit, der behandler Østersøhandelens balance, til bogens svageste; men herom skal jeg ikke nu nærmere udtale mig, da de problemer, der knytter sig dertil, vil blive taget op til behandling i en særafhandling.

Til slut skal om de indledende betragtninger over den kvantitative metode bemærkes, at der her er et misforhold mellem program og virkelighed, idet det behandlede talmateriale maa siges at være ret spinkelt, og der undertiden bygges mere derpaa, end dette vel kan bære.

Astrid Friis.

Replik til Professor Hartvig Frisch.

I sin i Formen venlige Anmeldelse af min Bog »Die römische Eroberung Italiens« her i Tidsskriftet (10 R. VI, S. 550—53) har Professor Frisch i Realiteten taget fuldstændig Afstand fra min ene Hovedthesis. Da hans Indvendinger nu forekommer mig delvis at bero paa Misforstaaelse af min Argumentation, føler jeg mig saa meget mere foranlediget til et Gensvar, som jeg maa gaa ud fra, at min Fremstilling maa lide af Uklarheder, som ogsaa maa virke ind paa andres Bedømmelse af mit Arbejde.

Jeg tog ved min Undersøgelse mit Udgangspunkt i Belochs Beregning af Roms Territorium til 1902 km² Aar 340. 76 Aar senere var Roms Territorium vokset til 23,226 km², og Rom stod i Spidsen for et Statsforbund, der omfattede den italienske Halvø 130,000 km². Idet jeg hævdede, at ingen endnu havde givet en tilfredsstillende Forklaring paa denne »tilsyneladende mirakuløse« Ekspansion, opstillede jeg to Theser som Genstand for min Under-