



## Sundtoldsregnskabernes kildeværdi og transitbalancen i Sundet. Afsluttende svar til dr. phil. Astrid Friis.

Historisk Tidsskrift, Bind 11. række, 1 (1944)

Link til pdf:

[http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/hto/hto\\_11rk\\_0001-PDF/hto\\_11rk\\_0001\\_80438.pdf](http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/hto/hto_11rk_0001-PDF/hto_11rk_0001_80438.pdf)

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=80438>

pdf genereret den : 28/5-2008

Et nærmere Kendskab til Kildematerialet maatte nødvendigvis føre baade til en anden Fremstilling og en ændret Opfattelse af den svenske Politik i Efteraaret 1863. Det var denne Omvurdering Sam Clason begyndte i 1914, og det er den, Kay Stenberg har ført videre i 1943; i saa Henseende vil hans Disputats altid betyde en blivende Indsats i nordisk Historieforskning. Men han har draget alt for vidtgaaende Slutninger heraf for Manderströms Vedkommende; han har ikke gjort det samme for Halls, og han har slet ikke forstaaet Henning Hamiltons Stilling. Det er her denne Anmeldelse har skullet retlede. Den indrømmer fuldt ud, at meget af det, der har været sagt om den svenske Politik, er uberettiget. Men naar Dommen er falden saa haardt ud, staar det ogsaa i Forbindelse med, at Svenskerne baade i Samtid og Eftertid har villet lægge Ansvar for det, der skyldtes deres egne Ministres Ubeslutsomhed og Uenighed, over paa de danske Statsmænd.

*Erik Møller.*

#### **Sundtoldsregnskabernes kildeværdi og transitbalancen i Sundet. Afsluttende svar til dr. phil. Astrid Friis.**

Dr. Astrid Friis's svar til mine bemærkninger gør det desværre nødvendigt for mig endnu engang at vende tilbage til min disputats, og denne gang beklageligt nok heller ikke saa meget for at diskutere principielle og saglige divergenser som for at rette den misvisende fremstilling af min bogs indhold. Indledningsvis skal jeg fastslaa, at jeg ikke kan se, at jeg paa noget punkt har misforstaaet min anmelder — i hvert fald ikke hvis der skal tillægges hendes skrevne ord mening. Dr. Friis's svar er taktisk behændigt. Hun indrømmer blankt sine fejltagelser paa et par underordnede punkter, søger at bortforklare et par andre og gaar saa ind paa et par hovedspørgsmaal med tilsyneladende svært skyts, mens langt de fleste punkter i min retledning lades uomtalt — hvad der er klogt, eftersom mine paavisninger gør hendes fejltagelser evident.

Først et par bemærkninger om de underordnede spørgsmaal. Holder man sig til dr. Friis's skrevne ord, kan der ikke være tale om misforstaaelse i spørgsmaalet om skibs- eller skipperhjemsted. Til noten (s. 229 n. 3) om, at hun kun citerer Nina Bang, skal jeg blot anføre, at paa den angivne side (s. 168 i Hist. Tidsskr. 9. R. IV) i lin. 4 og 6 fra oven taler dr. Friis uden »anførselstegn« og helt for egen regning. Den der paa dette punkt følger mine henvisninger, vil faa et godt indblik i frk. Friis's polemiske form.

Selv om det er et prekært emne for en forfatter at diskutere sine kundskaber med sin anmelder, vil jeg dog paapege, at dr. Friis's eget bidrag i anmeldelsen kun angik mangler i min litteraturliste; nu gør hun dette punkt underordnet og har kun en stærkt subjektiv udlægning af mine indledningsord om min kilde- og litteraturbehandling som argument for mit mangelfulde »kendskab til litteraturen«. Jeg kan indrømme dr. Friis, at »sammenlignende prøvning [af resultater fra de enkelte lande] er meget frugtbar for historisk forskning«, men maa samtidig pointere, at den ikke hører hjemme i mine specielle studier; derfor konstaterer jeg nok, at den hollandske kommissionshandel »i flere henseender er forskellig fra de omgivende landes« og søger at forklare hvorfor (s. 201), men jeg føler mig ikke af den grund forpligtet til at efterprøve Arups og senere forskeres resultater, saa meget mindre som disse ikke har anvendt hollandsk materiale.

Jeg har heller ikke forpligtet mig til at udnytte enhver kilde, jeg anvender, til bunds, heller ikke »Stora sjötullen« i Stockholm, som dr. Friis nu i en lang note (s. 229 n. 2) karakteriserer som meget utilfredsstillende behandlet. Dette materiale, der i første række er benyttet til at dokumentere, at chartrede skibe imod tidligere antagelse ogsaa var delbefragtede (kap. IV § 5), viser samtidig, at den mærkelige dobbelte skiften i befragtertallet (§ 6) harmonerer med søassurancens fremvækst (§ 7—8) og en ændring i søfartsorganisationen (§ 9). Til begge formaal er min benyttelse tilstrækkelig; tabellerne i min bog s. 166 f. viser saa grundlæggende ændringer, at dr. Friis's indvendinger (større skibe og evt. ændret varesammensætning) ikke kan faa nævneværdig indflydelse; den øgede skibsstørrelse modsvares iøvrigt af større kapitalkraft i 17. end i 16. aarh.

Lad os saa vende os til hovedspørgsmaalene. Først den ulyksalige transitbalance. Hvilken dristighed udviser dr. Friis ikke, naar hun trods mine tydelige ord fra bogens indledning og afslutning og min energiske benægtelse i mit svar alligevel tør indlade sig paa at føre bevis for, at jeg allerede har behandlet transitbalancen. Dristigheden er da ogsaa en dumdristig og forblindet selvraadighed, der har Nemesis i sit umiddelbare følge.

Jeg skal dog straks begynde med en indrømmelse til dr. Friis: jeg har virkelig anvendt glosen »transit balance« før den afsluttende side. Men hvilken indrømmelse! Begge de anførte steder anvender jeg ogsaa udelukkende ordet for at afvise behandlingen af problemet: lastetolden kan »by no means« bruges til vurdering af transitbalancen i Sundet (s. 367), og den egentlige behandling af fragtraterne »er udeladt her, da den naturligt hører hjemme

under en samlet behandling af rentabilitet og transitbalance« (s. 369) — altsaa udenfor den foreliggende bogs rammer.

Det afgørende led i dr. Friis's bevis synes at være, at hun mener at have fundet ud af, at jeg et enkelt sted bruger glosen »turnover« synonymt med »trade balance« (cit. s. 235 f. efter min bog s. 292 f.). Dette er imidlertid forkert. »Turnover« dækker det danske »omsætning«, og som bekendt kan en forretnings eller et lands omsætning maales paa forskellig maade, men dog navnlig i værdi og mængde (volumen); jfr. Statistisk Aarvog 1944 tab. 95: Vareomsætningen mellem Danmark og udlandet, der anfører mængde og værdi parallelt. Til overflod har jeg — som ogsaa af frk. Friis citeret s. 236 n. 1 — udtrykkeligt skrevet, at »a turnover may be expressed on the one hand in value, on the other in volume«. — En handelsbalance (trade balance) er noget ganske andet: et fast elementært handelsteknisk begreb, der udtrykker et lands (eller en bys, et omraades) vareomsætning med udlandet (omverdenen), maalt i værdi — og kun i værdi — ved toldgrænsen, saaledes at eksportens værdi stilles op imod importens. Man kan sige, at en »trade balance« er en speciel værdimaaling af en »turnover«, men de to udtryk er paa ingen maade identiske. Det citerede stykke kræver netop den her angivne nuance mellem »the Dutch trade balance« i den teoretiske drøftelse overfor »the Dutch foreign turnover« ved behandlingen af de faktiske kildeforhold, og det er mig ubegribeligt, at det kan opfattes paa anden maade. For frk. Friis's vedkommende saa meget mindre som hun jo har fulgt min henvisning og opdaget, at Heckscher i sin teoretiske behandling af balanceproblemerne »kun indbefatter 'value' ikke 'volume'«. Mon ikke min henvisning skulde betyde, at jeg heri var enig med prof. Heckscher, og at det ikke strider mod, at jeg lader »turnover« dække baade værdi og volumen?

Efter at have klaret begreberne i den elementære terminologi, gaar vi over til det næste, ikke mindre overraskende punkt: de af dr. Friis anførte steder angaar slet ikke farten gennem Sundet, men dels Hollands udenrigshandel i almindelighed og dels teoretiske betragtninger om maaling af en vareomsætning! Jeg anvender slet ikke »turnover« paa varetransporten gennem Sundet! I bevidstheden om, at ordet har for nære associationer med selve handelstransaktionerne har jeg forkastet det til fordel for udtryk, der understreger, at sundtoldsregnskaberne registrerer en varetransport, ikke en varehandel (jfr. anvendelsen af »transit balance«, ikke »trade balance«). Jeg anfører en tilfældig buket: transport of goods (commodities) (s. 313, 318, 359, 422), goods transport

(s. 313, 316, 318, 360), goods traffic (s. 359), east-western traffic (s. 361), (east-western) exchange of goods (s. 314, 359), »the two meeting streams of goods (commodities)« (s. 293, 362, 365, 366) og lign. Men naar det forholder sig saaledes, hvad værdi vilde det da have haft for det diskuterede spørgsmaal, selv om »turnover« stod synonymt med »trade balance« i det anførte citat, naar dog ingen af gloserne anvendes paa trafikken gennem Sundet?!

Vi vender os derefter til realiteterne: mit stadig lige »mislykkede forsøg paa at maale 'Østersøhandelens balance'«<sup>1</sup> med »anvendelse af lastetolden« (s. 236). Jeg kunde nøjes med at gentage, at jeg ikke har behandlet noget balanceproblem i min bog og altsaa heller ikke kunnet bruge lastetolden som redskab hertil. Men da dr. Friis her tillægger mig meninger, som jeg ikke har (men tværtimod udtrykkeligt tager afstand fra) for derefter at polemisere imod dem, bliver jeg nødt til at dokumentere denne forvrængning af min bog — for at anvende et mildt udtryk. S. 236 anføres, at jeg »til at bestemme 'the two meeting streams in the Sound' [for at maale dem mod hinanden], standser op ved lastetolden, skal vi sige, som det lettest tilgængelige surrogatmiddel«. Paa den næste side synes dr. Friis at have opdaget, at jeg har gjort forbehold, og vil »retfærdigvis indskyde«, at jeg »selv gør opmærksom paa, at lastetolden er 'inconsistent' med hensyn til 'valuations' baade for 'value and volume'«. Dette sønderskaarne citat — uden henvisning og uden mening<sup>2</sup> — staar i min bog s. 367 og lyder: »Decidedly inconsistent with this [lastetoldskurvens fremstilling af baltisk import gennem Sundet overfor eksporten] are valuations according to both value and volume«, hvad der i sig selv er noget ganske andet og bliver det end mere i sammenhængen, hvor jeg fuldstændig kasserer lastetolden som middel til at maale denne import og eksport imod hinanden<sup>3</sup>. Jeg skriver udtrykkeligt: »Imidlertid er det en tilsnigelse, der hænger sammen med lastetoldstariffens særlige sammensætning, naar lastetolden [i diagram

<sup>1</sup> Dette er dr. Friis's udtryk, som jeg aldrig kunde tænke mig at anvende. Naar jeg har kaldt det »dette uklare begreb« er grunden den, at man ikke kan tale om en handelsbalance ved maaling af en varetransport paa et vilkaarligt sted af en sammensat trafikrute. Det er en transport- eller transitbalance. Jfr. paany Heckschers udførlige redegørelse i (Svensk) Hist. tidskr. 1942 s. 172 ff.

<sup>2</sup> Inconsistent kræver et andet sammenligningsled til lastetolden; dr. Friis synes fejlagtigt at oversætte glosen med »unøjagtig«, »upaalidelig« el. lign.; jfr. det følgende.

<sup>3</sup> Naar dr. Friis s. 237 konkluderer: »til at maale den hollandske værditransit i Oresund er lastetolden langt daarligere egnet end til at maale 'volume'«, staar dette helt for hendes egen regning. Jeg forkaster lastetolden til begge de nævnte formaal. Jfr. min bog. s. 359 f. og nedenfor.

XV] tillægger import og eksport omtrent samme betydning. Det skyldes, at tolden gennemgaaende var langt højere paa de baltiske importvarer end paa eksporten. . . I afgjort modstrid hertil staar vurderingen saavel efter værdi som efter volumen«. Derefter referer jeg en løselig beregning fra et foredrag i 1937, der viste at værdien af eksporten fra Østersøen gennem Sundet gennemgaaende beløb sig til mere end det dobbelte af importen, henviser til den følgende behandling af »volumen« ind i og ud af Østersøen og slutter: »Ved vurderingen af transitbalancen i Sundet kan man paa ingen maade lægge lastetoldens angivelser til grund«.

At en habil handelshistoriker har kunnet gøre sig skyldig i denne kinesiske æske af fejltagelser og misforstaaelser, er en lige saa stor psykologisk gaade for mig, som det lyder utroligt for læseren, der uvægerligt vil spørge om, hvad jeg da har brugt lastetolden til, og hvorledes jeg i det hele har forsøgt at maale varetrafikken i Sundet. I citaterne s. 235—36 har dr. Friis allerede anført brudstykker af min tankegang, men jeg skal her i al korthed forsøge at skitsere mine synspunkter og fremgangsmaader i sammenhæng. Vil man skaffe sig udtryk for en vareomsætnings udvikling gennem en periode, anvender man i regelen kurver eller tabeller over dens værdi eller (og) volumen. Hver metode har sine mangler: værdikurven indbefatter ogsaa prissvingninger, og er derfor misvisende for registreringen af vareomsætningen i sig selv (en prisstigning paa 30 % faar kurven til at stige de samme 30 % uden at varernes mængde og betydning derfor er blevet større). Paa sin side er volumenkurven ogsaa utilstrækkelig, dels fordi det er vanskeligt at finde et enhedsmaal, og dels fordi der ikke tillægges kostbare varer større betydning end grovvarer. Økonomer og handelshistorikere har da ogsaa lagt saa stor vægt paa at faa et enhedsindeks for en vareomsætnings betydning, at man har opstillet forskellige formler, der samler de i sig selv inkommensurable værdital og mængdetal til enhedstal. Som anført er heller ikke disse metoder indvendelsesfri. Man diskuterer, hvilken formel der er den mest hensigtsmæssige, og om alligevel ikke værdikurve (evt. med reduktion af prissvingningerne) og volumenkurve parallelt er at foretrække.

Med denne teoretiske ballast kommer vi til sundtoldsregnskaberne. Jeg fastslaar (s. 313), at disse ikke indeholder materiale, der umiddelbart kan anvendes til værdi- og tonnagestatistikker, men at saadanne kun kan konstrueres efter uhyre omfattende og meget usikre beregninger. Jeg griber da til at bruge den erlagte lastetold til en kurve, der aar for aar giver udtryk for betydningen af den samlede vareomsætning, for saa vidt den var lastetolds-

pligtig. Det er en umiddelbar registrering af toldmaterialet, og »i mangel af parallelle indeks for værdi og volumen er dette lastetoldsindeks det bedste til en samlet vurdering af vareudviklingen gennem Sundet«. Det er afstemt efter volumen og værdi i overensstemmelse med den uforandret gældende lastetoldstarif, saaledes som der nøje er redegjort for det i de foregaaende paragraffer. Derved maales hvert aars varetransport paa nøjagtig samme maade og uafhængig af prissvingningerne. Det fremgaar af min bog, at jeg ikke anser denne maaling for ideel, men som det eneste umiddelbare enhedsudtryk for transporten maa der tildeles den den allerstørste opmærksomhed, og den er brugbar i den udstrækning jeg anvender den. Forøvrigt er anvendelsen af toldbeløb som indeks for en vareomsætning en gængs metode; for Holland anvender Becht »convoyen en licenten« 1579—1715 (jfr. min bog s. 251 ff.) og selv op i det 19. aarhundrede bruges tolden som grundlag for handelsstatistikken.

Jeg understreger, at lastetolden kun er brugt som indeks for den samlede varetransport ind i og ud af Østersøen, hvad der ogsaa fremgaar af de to citater, som dr. Friis s. 236 anfører fra min bog<sup>1</sup>. Jeg forsøger nok at dele den i baltisk import og eksport, men som anført forkaster jeg straks resultatet som misvisende. Naar det gælder at maale de to modgaaende varestrømme mod hinanden, staar der ikke anden udvej aaben end at benytte sundtoldsmaterialet til beregninger over volumen og værdi og forsøge at begrænse fejkildernes misvisninger mest muligt. Begge dele indgaar da ogsaa i min plan, og volumenvurderingen behandler jeg straks. I kap. VII § 6—7 viser jeg paa forskellig maade (gennem fragtrater, tonnageberegninger og ballastproblemet), at den ladede tonnage er flere gange større ud af end ind i Østersøen. Ved tonnageberegningen har jeg ment det mere formaalstjenligt at holde mig til »de varer, der blev bestemmende for Hollands 'shipping' mellem øst og vest« (salt og sild ind i Østersøen og korn ud af Østersøen, der altsammen direkte maales i læster) fremfor en samlet opgørelse med tvivlsomme omregninger af angivelser i styk- og rummaal, og viser til sidst, at korntransporten var bestemmende for den i ballast udsendte hollandske tonnage (§ 8)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Dels fra min konklusion s. 423: »as an exponent of the total development of the transit have been preferred the amounts of lastage«, dels fra s. 313 (citeret ovenfor): »for want of parallel indexes for value and volume the index of lastage is the best for a total valuation of the development of the goods transport through the Sound«. Jfr. s. 357: »the curve of lastage as an exponent of the total development of the Baltic trade.«

<sup>2</sup> Dr. Friis's fremstilling s. 237 øverst er altsaa misvisende; »en ren opgørelse af 'volumen'« er foretaget, selv om den af gode grunde ikke er



Værdivurderingen udskyder jeg derimod til fremtidig behandling, nemlig til opgørelsen af transitbalancen i Sundet. Denne kræver meget omfattende beregninger, ikke blot en fuldstændig prisstatistik og værdiberegning paa grundlag af de originale sundtoldsprotokoller (værdideklarationen af det upriviligerede engelsk-skotsk-franske gods), men ogsaa en vurdering af dette prismaterials kvalitet (ved sammenligning med engrospriserne i Vesteuropa og de baltiske havne samt med kongens indkøb i Sundet, der er opført i toldernes udgiftsregnskaber); endvidere maa prisstigningen fra eksporthavn til importhavn samt fragts størrelse og indvirken undersøges og vurderes. Det er et arbejde, der fuldt gennemført overstiger enkeltmands kræfter. Og selv om jeg vilde søge genveje og nøjes med stikprøver, har krigen alligevel hindret gennemførelsen af denne plan. Sundtoldsmaterialet er der, og jeg besidder ogsaa saa nogenlunde det eksisterende hollandske prismateriale — endda delvis bearbejdet, men jeg savner stadig prisoplysninger fra en række baltiske havne, navnlig Danzig og Königsberg.

Derefter er der det andet hovedpunkt: min vurdering af den virkelige transport gennem Sundet i forhold til den af tolderne registrerede, af dr. Astrid Friis aktualiseret derhen, hvorfor man skal foretrække Delfterskibenes deklaration af korn paa 40<sup>0</sup>/<sub>0</sub> som »almengyldig« fremfor Hullskibenes 75<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Paa dette punkt har min anmelder taget min handske op og »nødsages til at gaa dokumentarisk frem«. De 7 Hullskibe i det engelske toldregnskab sammenstilles »in extenso« med sundtoldsregnskaberne, og dermed er det næsten gjort: »De vil af ovenstaaende liste se, at disse tal ikke kan afvises«.

Demonstrationen synes bestikkende, og jeg forstaar de mange læsere, der har ladet sig besnære. Men den, der fæster sig ved en passus i mit svar (s. 224): »men mit skøn lader sig ikke rokke saa let, forankret som det er i beregninger over mine eksemplers almengyldighed«, eller har undret sig over, hvorledes jeg har kunnet udtale mig om mit tilsyneladende eneste materiales almen-

ført til bunds. Trods dr. Friis's benægten er det ogsaa (s. 369) præciseret, at denne opgørelse har særlig værdi for shipping trade. I forlængelse af det allerede anførte citat skal anføres: »considered from the point of view of the shipping trade the question of tonnage used is decisive. The streams of goods with the greatest volume and weight must determine the number of ships or rather the volume of carrying capacity to be taken in use. It is obvious to all historians as to all observers of the time that the Dutch merchant marine was directed by the Baltic goods in bulk«. Derefter indleder jeg »a closer determination« med en omtale af fragtraterne, der tillader »the best valuation of conditions of tonnage«.



gyldighed (som citeret af dr. Friis s. 230), og som maaske er fundet frem til min afsluttende vurdering af toldsvigen (kap. VI § 19: *The revised curve of lastage*), ja, han vil sikkert forstaa, at jeg endnu ikke nærer ængstelse for min konklusion. Dr. Friis's dokumentation har nemlig ikke mere med virkeligheden at gøre end et illusionistnummer. Hun har taget et enkelt element ud af en samlet argumentation, og det skønt hendes anførte citat om almen-gyldigheden er taget midt i denne.

Dr. Friis har resolut taget det punkt i mine kvantative bestemmelser, som jeg selv karakteriserer som det mest usikre<sup>1</sup>, men da det er led i et fundamentalt spørgsmaal, skulde jeg intet have haft at indvende, hvis mine resultater var fremstillet nogenlunde korrekt. — Min vurdering af sundtoldsregnskaberne afvigelser fra virkeligheden er identisk med mit forsøg paa at fremstille den reviderede lastetoldskurve, dvs. en kurve over den told, der burde være betalt for det passerede gods, mens selve lastetoldskurven registrerer det gods, der faktisk deklareredes. De dertil benyttede midler anføres s. 357 at være: 1. kurven over lastetold pr. skib; 2. udviklingen af gennemsnitsstørrelsen for chartrede skibe siden 1594; 3. undersøgelser over toldsvigen i de forskellige perioder; og 4. ændringer i toldadministrationen, dvs. dens effektivitet. Altsaa allerede her angives ladningssammenligningen (nr. 3) kun som een af flere metoder, og jeg vurderer den endda ikke særlig højt<sup>2</sup>.

For perioden 1574—93 anfører jeg saa (s. 358), at Delftregnskaberne er mit eneste sammenligningsmateriale. Det er det eneste hjælpemiddel, jeg kan give talmæssigt udtryk. Det fundne resultat sluger jeg derfor ikke raat, men stiller straks spørgsmaalet: »Men er denne lille gruppe af skippere repræsentative for hele den hollandske skibsfart?« Derefter foretager jeg en række verifikationer, idet jeg undersøger, hvorledes mine Delfterskipperes lastetold, skibsstørrelse og ladning svarer til gennemsnittet af hele den nederlandske sundtrafik og kommer til det resultat, at Delfterskipperne snarest har været noget mere svingagtige end gennemsnittet (citeret af dr. Friis s. 230). Det er dette omhyggeligt afvejede »skøn« jeg har vovet at kalde »fast forankret«, saa at det

<sup>1</sup> Jeg skriver udtrykkelig (s. 357): »det foreliggende materiale tillader ikke nogen sikker konstruktion, kun en skitsering af det sandsynlige forløb [af kurven]«, og angiver specielt perioden 1574—93 som særlig usikker.

<sup>2</sup> S. 357: »The last help, the confrontation with other (and surer) specifications of the cargoes sporadically applies to the whole period, but to a different, often small extent and with quantitative sources of varying quality«.

ikke slaas over ende af frk. Friis's eller andres tilfældige eksempler. Og først derefter tillader jeg mig, under nøje hensyntagen til den faste kurve over den gennemsnitlige lastetold pr. nederlandsk skib og det løsere skøn over den gennemsnitlige skibsstørrelse, at vurdere, at fortoldningen antagelig har udgjort omkring 50—60% af det toldpligtige beløb<sup>1</sup>, og at trække en kurve i overensstemmelse hermed. Slet saa letsindig som af dr. Friis fremstillet har jeg altsaa ikke været<sup>2</sup>.

Det er en kendt sag, at statistisk materiale skal harmonere med livets almene love, fra hvilken side man end betragter det, og at en ændring paa et enkelt punkt faar konsekvenser paa hele materialet. Saa vidt jeg selv kan overskue konsekvenserne, har jeg fundet en saadan harmoni og enhed i mine kvantitative resultater, om ikke i alle detaljer, saa dog i de store linjer. Hvis dr. Friis havde forsøgt at generalisere sine resultater fra Hullskibene, vilde hun hurtigt have opdaget, at det vilde føre ganske usandsynlige og selvmodsigende konsekvenser med sig.

Jeg kunde standse her, da mit forsøg paa at forklare aarsagerne til Hullskibenes afvigelser heroverfor er ganske underordnet. Men for en ordens skyld skal jeg vende tilbage til spørgsmaalet og gaa ind paa dr. Friis's modargumenter, ogsaa fordi de er karakteristiske for min modparts form for polemik. Det eneste nye i den store skibssammenstilling er opgivelsen af skibsstørrelserne<sup>3</sup>. De viser, at skibene var fuldlastede, og dermed er en af mine underordnede og hypotetiske forklaringer gjort betydningsløs. Men mens dette punkt er behandlet i teksten, er mit »afgørende« argument puttet ned i en note (s. 232 n. 2), som det er vanskeligt at finde mening i. Mine positive oplysninger om strengere toldbehandling af engelsk end af hollandsk gods<sup>4</sup> afvises med en almindelighed om, at »selv de strengere fortoldningsformer, hvor viljen var til stede, ingen hindring var for toldsvig i stort omfang«; derfor

<sup>1</sup> Det fremgaar af tab. 24 (s. 355), at Delfterskippernes samlede besvigelser var 48% af det pligtige beløb, altsaa en del mindre end for kornet alene, 60% (tab. 23 s. 352).

<sup>2</sup> Det er disse metoder dr. Friis affejer med betegnelsen »konstruktiv kunst« (s. 233). — Naar det i samme forbindelse hævdes, at Delfter-sammenstillingen af mig »deklarerer som almengyldig«, er det forkert; min vurdering og min konstruktion afviger jo netop herfra, om end ikke meget.

<sup>3</sup> Dertil rettelsen af skibe, der er deklareret som nederlandsk gods: 1 i anmeldelsen mod 2 i replikken. Rettelsen er ikke noteret, men det sidste tal er det rigtige.

<sup>4</sup> Det kan tilføjes, at dr. Friis i 1927 selv var af samme mening. I Alderman Cockayne's Project s. 229 staar: »It must be noted, however, that the percentage of error for textiles carried in Dutch ships was no doubt considerably larger than for those carried in English ships«. Det er ganske vist tyve tyve aar senere og andre varer, men alligevel!

kunde effektiviteten vel dog godt være af forskellig grad<sup>1</sup>! Nu gælder det at bevise denne nye paastand, og det gaar let: det er hovedindholdet af afhandlingen fra 1925. Yderligere oplyses det nu, at for 1614 viser sundtoldsregnskaberne »lige saa mangelfulde oplysninger« for Hullskibenes ladninger fra de baltiske havne som for klædetransporterne dertil, af hvilke kun 47% noteredes i Sundet. Men det er jo netop den størrelsesorden jeg har fundet i Delfterregnskaberne: 52% sammenlagt og 43% alene for varerne fra Østersøen (tab. 24 s. 355). At effektiviteten skulde være gaaet saa meget tilbage siden 1587 anføres ikke og er lidet trolig — selv vurderer jeg, at effektiviteten efter en anselig forbedring paany efter Kalmarkrigen bliver næsten lige saa ringe som i 1580erne (min bog s. 358). Hvad vil dr. Friis da have vi skal tro?

I denne forbindelse maa jeg ogsaa protestere mod den beskyldning, at jeg skulde mene, at »undersøgelsen af Øresundtoldregnskaberne kildeværdi med hensyn til vareopgivelser for den ældre periode stort set kan betragtes som afsluttede« med min bog, og at jeg tager afvigende meninger »højst ilde op og afviser dem« (s. 229). Jeg afviser kun et tilfældigt og daarligt valgt eksempel og hævder, at det ikke kan influere paa mine resultater. Men at jeg ikke betragter disse som udtømmende og endegyldige, fremgaar dog — skulde jeg tro — evident af den i mit svar (s. 226) citerede passus fra konklusionen i min bog. Dertil kommer, at jeg netop der, hvor jeg taler om midlerne til at verificere lastetoldskurven (s. 357), tydeligt fremhæver, at selv om det næppe vil være muligt at finde vigtigt supplerende sammenligningsmateriale i de hollandske arkiver, findes der vigtige uanvendte toldregnskaber i en række baltiske havnebyer og henviser specielt til Danzig, Königsberg og Elbing, bl. a. den Danziger Pfahlkammerbuch fra 1583, som dr. Friis savner saa haardt, at hun bruger en hel side til at beklage det. Selvfølgelig maa jeg ogsaa selv beklage, at min planlagte bearbejdelse af denne kilde ikke blev virkelighed, da den dog ganske givet paa forskellige punkter vilde have vist sig af stor værdi<sup>2</sup>. Jeg har dog grundet formodning om, at den ikke i nærværdig grad vilde have forrykket min vurdering af sundtoldsregn-

<sup>1</sup> Iøvrigt viser det sig jo, at visitationen efter 1618 og det strengere eftersyn derefter faktisk bevirkede en meget nøjagtig deklaration, helt væsensforskellig fra den tidligere periodes.

<sup>2</sup> Naar der lægges saa stor vægt paa denne kilde, havde det dog været rimeligt at meddele min der anførte note, at »professor W. Vogels død (1938) tilintetgjorde en planlagt bearbejdelse af den bevarede Pfahlkammerbuch 1583 skib for skib sammenlignet med STR« i samarbejde mellem Vogel og mig; i stedet konkluderer dr. Friis (s. 235): »skydes til side som uforuden kan den i hvert fald ikke« — som om jeg nogetsteds havde antydnet dette.

skabernes paalidelighedsgrad. Naar dr. Friis har gjort sig den ulejlighed at beregne og anføre Danzigs korneksport efter sundtoldstabellerne, havde det dog været nærliggende at sammenligne dette tal med det tilfældigvis eksisterende tal for Danzigs korneksport i netop dette aar; det findes saavel i Naudé's monografi over kornhandelen (1890) som i Simsons Danzig-historie fra 1918. Det havde været saa meget lettere, som jeg har foretaget sammenligningen (min bog s. 414 f.) og som resultat faaet, at tallene i Sundet udgør 48<sup>0</sup>/<sub>0</sub> af tallet i Danzig — altsaa atter i den af mig antagne størrelsesorden<sup>1</sup>.

Endelig maa jeg protestere, naar dr. Friis hævder, at naar hun samarbejder Hull- og Delftresultaterne og finder en fællesprocent, sker det følgende »Deres (dvs. min) metode«. Jeg troede dog, at det maatte fremgaa af mine arbejder, at jeg altid analyserer hvert enkelt materiale for sig og bestemmer resultaterne hver for sig, og at konklusionen ikke fremkommer som et mekanisk beregnet gennemsnitstal, men som resultatet af en omhyggelig samlet prøvelse, efter at hvert tilfældes bærekraft er undersøgt og vejjet. Det er netop kærnepunktet i min metode, der er beregnet paa at finde enhed i et saa splittet og heterogent kvantitativt materiale, hvor mulighederne for verificering er saa spinkle, at man ikke paa normal statistisk maade kan finde middelafrigelser. Eksisterede der et saa omfattende kontrolmateriale, at der kunde skaffes antagelige middelafrigelser, ja, da havde grundideen og store dele af min bog været overflødig — og sundtoldsregnskaberne vilde være degraderet til en sekundær kilde af ringe betydning.

Dr. Astrid Friis har kaldt sit svar »Øresundstoldregnskaberne kildeværdi«; det synes at fremgaa af det, at hun ikke er enig med mig, derimod er det neppe muligt at skaffe sig en fast forestilling om hendes egen vurdering af dette spørgsmaal, nu saa lidt som i de tidligere arbejder, hvor hun i sine kritiske anmeldelser (1925 og 1935) kun har konkluderet i en almindelig opfordring til at vise »den største forsigtighed«<sup>2</sup>, mens hun i sin egen udnyttelse af dem for den engelske klædeeksport (1927) har anvendt tabellernes tal raat, endda parallelt med engelske toldregnskaber af en ganske anden paalidelighedsgrad, blot med en generel reservation for deres karakter som værende minimumstal af skiftende paalidelighed<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Ved den detaljerede sammenligning kan procenten blive noget anderledes, men næppe meget. Hvad Danzig kan have eksporteret til andre østersøhavne, vil sikkert opvejes af de skibe, der forinden havde indtaget delladning i fjernere havne.

<sup>2</sup> Hist. Tidsskr. 9. R. IV, 166 og 182; Scandia VIII, 146.

<sup>3</sup> Alderman Cockayne's Project, 225 ff. og 231 f.

Naar dr. Friis konkluderer som sin mening, at resultatet af mine studier over sundtoldsregnskaberne kildeværdi »ikke rækker videre end til at skabe en fuldstændig usikkerhedsfølelse over for Øresundstoldregnskaberne« (s. 230), tror jeg gerne, at dette foreløbig har været min anmelders personlige udbytte. Men allerede det noterer jeg som et resultat. Tænk om Weibull'erne havde faaet Steenstrup til at blive usikker overfor Sakse! Af hensyn til det paany bebudede saa vigtige arbejde om den engelske østersøhandel med sundtoldsregnskaberne som en hovedkilde er det dog at haabe, at denne usikkerhed maa blive overvundet, og at vor forstaaelse af denne enestaaende, saa vigtige, men tillige saa vanskelige kilde yderligere kan blive uddybet. Eet er i hvert fald sikkert: sundtoldsregnskaberne lader sig ikke mere benytte med et almindeligt forbehold om, at de er udprægede minimumstal.

Jeg har ikke saa meget rettet dette afsluttende svar til dr. Astrid Friis, som jeg anser det for formaalsløst at diskutere yderligere med i dette emne, som til tidsskriftets læsere som en dokumentarisk protest mod, at en bog af en anmelder kan forvrænges i den grad som her er sket. Med den haardnakkede gentagelse har det fjernet sig for langt fra undskyldelige fejl og misforstaaelser. Jeg maa gentage, at jeg staar fuldstændig uforstaaende over, at noget saadant kan hænde en specialist i handelshistorie, der har indlagt sig saa store fortjenester i dette og beslægtede emner.

*Aksel E. Christensen.*

#### **Slutbemærkninger.**

Selv om de i ovenstaaende indlæg rejste spørgsmaal paa flere punkter kunde foranledige fortsat diskussion kan jeg dog af pladshensyn i nedenstaaende kun tage nogle af disse op til drøftelse. I øvrigt kan flere kun besvares gennem fortsat forskningsarbejde.

Generelt skal jeg dog om Øresundstoldregnskaberne værdi som kilde til europæisk økonomisk historie sige, at saa vidt det paa forskningens nuværende trin kan overses, er de gennem et langt og saare vigtigt tidsafsnit med hensyn til vareopgivelser saa defekte, at de ikke kan staa alene.

Øresundstoldregnskaberne paalidelighedsgrad før visitationens indførelse 1618 har siden min undersøgelse fremkom 1925 været et aabent spørgsmaal. Dette er med de af Dr. Aksel E. Christensen i »Dutch Trade« fremlagte undersøgelser ikke blevet lukket. — Dr. Christensens udtrykkelige betoning i ovenstaaende indlæg af, at han heller ikke anser dette for at være tilfældet, kan ikke andet end glæde mig. Jeg skal beklage at maatte sige, at