

Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497—1660. Ved Nina Ellinger Bang. Bd. I. Skibsfarten (1906). — Bd. IIA-B. Varetransporten (1922—33). Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661—1783 og gennem Storebælt 1701—1748 ved Nina Ellinger Bang og Knud Korst. Bd. I. Skibsfarten. (1930).<sup>1</sup>

Med andet bind af Varetabellerne (Bd. II B), der udkom i 1933, maa Nina Bangs udgivelsesplan betragtes som gennemført for tiden op til 1660; »adelsvældens sundtoldsregnskaber« foreligger nu. Allerede forinden (1930) var første bind af næste række, skibsfartstabellerne for perioden 1661—1783, udsendt, mens varetabellerne fra enevældens tid stadig lader vente paa sig, forhaabentlig ikke alt for længe. Imidlertid gør fuldendelsen af 1. række det muligt i grove træk at overskue betydningen af det store udgiverarbejde, enestaaende af sin slags, og at give en bedømmelse af den fulgte plans hensigtsmæssighed og af værkets hele videnskabelige værdi. Men ogsaa kun i meget grove træk; for som Nina Bang udtrykte det: »om næsten hver eneste kolonne (i tabellerne) kan man sige, at den har sit kapitel i Europas historie« (IIA. p. XII). Dette er ikke for meget sagt. Sundtoldstabellerne, dansk historisk videnskabs største kildepublikation i dette aarhundrede, er i virkeligheden hovedhjørnestenen for al vor viden om de økonomiske forhold i Østersølandene og desuden af afgørende betydning for hele den nordvesteuropæiske handelshistorie; ja selv de politiske begivenheder giver sig udtryk i tabellernes tal.

I en anmeldelse at paapege betydningen af tabellernes tal vilde derfor være en haabløs og ogsaa en unødvendig opgave. Jeg har derfor valgt en anden fremgangsmaade, idet jeg fortrinsvis beskæftiger mig med principperne for udgivelsen. Hovedsynspunktet for min betragtning har været: Hvad ønsker man besked om?, og dernæst: Hvorledes er det muligt efter de principper, der ligger til grund for toldernes indførsler, at faa disse oplysninger? Nina Bangs udgangspunkt var derimod et ganske andet; hun ønskede at skaffe sig en ren handelsstatistik (fru Bangs eget udtryk) eller rettere transitstatistik (prof. Heckschers udtryk), og for at faa denne statistik saa knap, klar og systematisk som muligt brød hun konsekvent med toldregistrenes principper. Naar denne fremgangsmaade nu viser sig ikke at være fuldt ud heldig, i hvert fald ikke tilstrækkelig til virkelig forstaaelse og udnyttelse af sundtoldsregnskabernes oplysninger, maa jeg dog paa forhaand

<sup>1</sup> Bindene vil i det følgende blive betegnet saaledes: I, IIA, IIB og Ser. 2 I.

betone, at de ulemper, der knytter sig hertil, i og for sig ikke kan regnes fru Bang til last. Det maa overalt tages i betragtning, at den økonomiske historieforskning har gjort mægtige fremskridt, siden Nina Bang for mere end en menneskealder siden lagde rammerne for sit værk. Vi er nu i besiddelse af en langt mere indgaaende kendskab til de svundne tiders toldteknik end den, Nina Bang kunde skaffe sig i begyndelsen af aarhundredet.

For Nina Bang blev Øresundstoldregnskaberne i sjælden grad skæbne. Det var tidligt hendes store plan som historiker at faa dem udgivet, og straks da hun i 1894 blev magister, gik hun i gang med arbejdet, og skønt hun — dog med enkelte afbrydelser — bistaet af medhjælpere arbejdede dermed i mere end en menneskealder, var hun ved sin død i 1928 end ikke færdig med tabellernes første række; rammerne var dog lagt for resten af arbejdet og delvis udfyldt. Ledelsen af det resterende arbejde er nu overdraget til kontorchef Knud Korst, der samvittighedsfuldt følger fru Bangs planer. Sundtoldtabellerne er derfor i et og alt fru Bangs værk; de er blevet hendes historiske livsværk, hendes egentlige videnskabelige indsats; men knyttet til dem vil hendes navn ogsaa leve blandt økonomiske historikere over hele verden til sene tider. Hendes værk er i virkeligheden banebrydende, idet det er det første systematiske udgiverarbejde af toldregnskaber. Hvad der tidligere forelaa, var kun summariske undersøgelser til brug for egne fremstillinger eller udgivelse af smaa brudstykkeagtige levn fra middelalderen<sup>1</sup>; Nina Bang maatte derfor bygge sit værk op helt fra grunden af, uden forbilleder af nogen art.

Hvad er nu aarsag og motiv til hendes store værk? Impulsen gaar utvivlsomt tilbage til hendes barndomshjem i Helsingør, hvor man levede i skyggen af fordums storhed, men hvor glansen fra sundtoldstiden endnu ikke var glemt. Vigtigere for planens udformning var det, at hun, mens hun studerede historie ved Universitetet, indfangedes af den socialdemokratiske bevægelse og blev en overbevist tilhænger af den økonomiske og komparative historiske skole, vist ikke uden indflydelse fra hendes medstuderende og senere mand, dr. Gustav Bang. Hvor meget de videnskabeligt har betydet for hinanden, lader sig ikke udrede, men deres indstilling overfor historien og deres behandling af kilderne var i virkeligheden identisk: suveræniteten overfor

<sup>1</sup> Foruden de af dr. Astrid Friis fremdragne eksempler (Hist. Tidsskr. 9. R. IV 110) skal nævnes et fremragende svensk værk: H. Forssell: Sveriges inre historia från Gustaf den første . . . 1—2. (Stockh. 1869—75), hvis handelshistoriske afsnit i høj grad bygger paa toldmateriale, der for en del ikke er blevet behandlet siden.

stoffet, klarheden i opstillingen, foragten for det individuelle og for petitesseer: fælles for dem er ogsaa troen paa statistikken som den mest nøjagtige og objektive, og derfor absolut principale metode. Der maa her have fundet en vekselvirkning sted; for Nina Bangs arbejde spillede skibe og ladninger nøjagtig samme rolle som mennesker for hendes mands arbejder: de var enere, som stillet rigtig sammen blev til en helhed, der som i et spejl aftegnede udviklingens vej. Ideen til sundtoldstabellerne er utvivlsomt Nina Bangs egen, men ganske sikkert har Gustav Bang haft sin andel i tabellernes klare og logiske opstillinger.

Inden vi gaar over til den egentlige omtale af tabellerne, er det nødvendigt at give nogle orienterende oplysninger om det materiale, som tabellerne bygger paa, nemlig de af toldembedsmændene i Helsingør førte toldregistre. Fra sundtoldens sidste 300 aar, 1557—1857, er disse bevaret med en sjælden omhu og fuldstændighed; det er kun ganske faa aargange, der helt mangler, og kun enkelte andre aar, for hvilke registrene er ukomplette<sup>1</sup>. I perioden forud, tilbage til sundtoldens oprindelse i 1420erne, er toldregistrene kun fragmentarisk bevarede; det første stammer fra 1497, derefter følger aarene 1503 og 1528 samt den sammenhængende periode fra 1536 til 1548 <sup>9</sup>/<sub>3</sub>. Indtil 1562 gives der kun oplysninger om skibsfarten samt om de særlig toldpligtige varer, vin og kobber, i 1562 indførtes der imidlertid en ny afgift »fyrpenge« (til vedligeholdelse af fyrene); den skulde opkræves paa grundlag af ladningerne, hvad der nødvendiggjorde en nøjagtig registrering af det i skibet indeværende gods. I 1567 kom hertil den nye afgift »lastepenge«, der ligeledes opkrævedes paa grundlag af ladningens art og størrelse efter faste tariffer for hver enkelt vare.

Indtil 1632 anvendtes derefter følgende fremgangsmaade for registreringen: Først en afdeling for de specielle skibsafgifter; her inddeltes skibene i hjemstedsgrupper (i nogen grad svarende til

<sup>1</sup> De aar, der mangler, er 1559, 1561 og 1570—73; ukomplette er 1632 og 1634. For krigsaarene 1645 og 1658—60 kan det egentlige danske sundtoldsarkiv suppleres. Det ufuldstændige regnskab for 1645 (sml. I p. 340) maa kompletteres med en fortegnelse, admiral Witte de With lod udføre over de skibe, der om sommeren toldfrit passerede sundet. (G. W. Kernkamp: *De Sleutels van de Sont . . . 1644—45, 's Hage 1890 s. 259 ff.*) — For krigen 1658—60 er der en lakune i det egentlige sundtoldsarkiv fra 1658 <sup>10</sup>/<sub>8</sub> til 1660 <sup>4</sup>/<sub>4</sub>. I enkelte perioder har tolden været krævet fra et kongeligt dansk krigsskib. (Regnskab herfor findes i pakken i RA: »Aftegnelser til Oresundstoldregnskaberne 1629—1683«. Fra første halvdel af aaret 1660 findes i Kammerarkivet i Stockholm et register, omfattende henimod 500 passager, saaledes at materialet faktisk er fuldstændig for 1660.

den lodrette inddeling i tabellerne), og inden for hver hjemstedsgruppe indførtes skibene efter følgende formel: N.N. af H. kom fra A., hvor N.N. betegner et personnavn, H. og A. hver navnet paa en by (eller land), hvis tekniske betegnelse er henholdsvis hjemsted og afgangshavn (ofte erstattes bynavnet i A. af et »ibidem«, der betegner, at »hjemsted« og »afgangshavn« er identiske). Derefter følger de specificerede skibsafgifter, varierende efter skibets størrelse, ladning og hjemhørighed. Næste afdeling omfatter »fyrpenge«, og den sidste »lastepenge«; begge er journalmæssigt indført, uden at opdeles i geografiske underafdelinger. Naar toldbeløbene undtages, er indførslerne praktisk talt identiske efter følgende opstilling: først formlen »N.N. af H.«, derefter varespecificeringen og til sidst toldbeløbene (fyrpenge resp. lastepenge).

I 1632 sker der en gennemgribende administrativ forandring; de tre nævnte afdelinger slaas nu sammen, saaledes at hver indførsel inden for hver hjemstedsgruppe faar følgende form: »N.N. af H. kom fra A.« og derefter udtømmende vare- og toldspecificering. Samtidig finder der en ny tredeling sted, idet registreringen fordeles paa tre forskellige protokoller af nøjagtig samme karakter, men hver ført af sine skrivere. Denne registreringsform bibeholdes praktisk talt uforandret, idet der dog fra slutningen af 1660erne finder en udvidelse af »hovedet« sted, saaledes at der nu normalt ogsaa opføres skibets navn og det opgivne bestemmelsessted, saa at formlen bliver: »N.N. af H. kom med skibet (navn) fra A., vil (ell. agter sig) til B.«<sup>1</sup>.

I skibsfartstabellerne i 1. række er dette store toldmateriale aar for aar sammentrængt i een meget stor tabel, hvor skibspassagerne i den lodrette kolonne fordeles efter »hjemsted« (ialt 26 geografiske hovedinddelinger med fast løbenummer), mens de i den vandrette kolonne inddeles efter stedet, hvor de kom fra; først er der et par rubrikker, hvor skibene deles i to afdelinger »østpaa« (d. v. s. paa rejse ind i Østersøen) og »vestpaa« (d. v. s. paa rejse fra Østersøen); indenfor hver af disse skelnes yderligere mellem »ballastede« og »ladede«; dernæst fordeles det samlede antal efter en lignende fast geografisk skala som ved hjemstederne: østpaa i 12 hovedtabeller, vestpaa i 17, hver forsynet med et fast kendingsbogstav og hver omfattende et større eller mindre landomraade eller en enkelt vigtig søhandelsby. Søger man nøjagtigere

<sup>1</sup> Her er kun medtaget de oplysninger, der normalt fandtes ved ethvert skib, ikke de talrige notitser, der lejlighedsvis gives om skibets størrelse (for nederlænderne), om redernes og befragternes nationalitet, om mangler i skibspapirerne og om forsøg paa besvigelser o. s. v.

oplysninger, er der til hver tabel knyttet 2 sider specifikationer, i hvilke der gives oplysninger om hver enkelt lille havn, der er anført i regnskaberne, og i hvilke opgivelserne er fordelt efter hovedtabellernes faste rubrikker (lodret 1—26, vandret A—Ø). Hovedtabellerne er ypperlige, let overskuelige med hensigtsmæssige og omhyggeligt valgte geografiske inddelinger; kun forekommer det mig, at Emden burde have været udskilt som en særlig rubrik under Øst-Friesland, idet denne by ikke alene var af stor vigtighed, men dertil ofte behandles særskilt i selve regnskaberne. Specifikationerne er klare og udførlige og skulde egentlig være udtømmende; men rubrikken »heraf fra hjemstedet« i hovedtabellerne har ført til, at det er meget vanskeligt, til dels umuligt indenfor landomraaderne at udskille forholdet mellem hjemsted og afgangshavnen, især naar disse falder indenfor samme rubrik.

Et vilkaarligt eksempel vil vise dette. I 1640 kom der 141 engelske skibe fra England, deraf 137 fra hjemstedet. I hovedtabellen oplyses straks, at for Hulls vedkommende kom 18 af 19 fra hjemstedet, for Londons 32 af 33 og for Newcastles alle 20. Vi har nu faaet nøjagtig oplysning om 70 skibe, men tilbage er 67 fra hjemstedet og 4 fra andre havne, hvoraf 1 fra Hull og 1 fra London. Om det nærmere forhold mellem hjemsted og afgangshavn for disse giver specifikationerne ingen holdepunkter, hverken under A 9 eller I 9. Her burde A 9 have oplyst, hvor mange af de opførte skibe der kom fra hjemstedet (fx. ved kursiverede tal i parentes) og hvilke 2 der kom fra andre engelske havne; under I 9 burde ligeledes være meddelt hjemstederne for de specificerede afgangshavne. Med hensyn til de 18 engelske skibe, der sejlede fra ikke-engelsk havn, kan man heller ikke faa forbindelsen mellem hjemsted og afgangshavn i orden i alle tilfælde; der savnes oplysninger om hjemsted for 1 skib afgaaet fra Emden (J 9), 3 fra Nederlandene (K 9) og 4 fra Frankrig (L 9); hvorledes disse indbyrdes var fordelt paa afgangshavnene under hver rubrik lader sig heller ikke udrede, skønt det fremgaar af selve regnskaberne. Det maa indrømmes, at denne ulempe, der mer eller mindre rammer alle rubrikker omfattende landomraader, og som kunde være undgaaet ved en forholdsvis ringe udvidelse af specifikationerne, rent statistisk ikke betyder særlig meget, navnlig i betragtning af, at hjemstedet gaar paa skipperen og ikke paa skibet (se nedenfor); værre er det, at denne mangel vanskeliggør eller umuliggør enhver sammenligning med andet toldmateriale<sup>1</sup>.

Undersøger man den statistiske bearbejdelse, viser det sig, at

<sup>1</sup> Sml. sammenstillingen med materialet fra »Stora sjötullen« for Stockholm 1648. (Hans. Geschichtsbl. Bd. 59 p. 43).

den er af en enestaaende god kvalitet. Det er yderst sjældent at opdage en fejl; finder man en saadan, bestaar den næsten altid i en ganske lille fejltælling eller forglemmelse, der er uden reel betydning. Naar undtages at specifikationerne kunde ønskes fuldstændige, er ellers den formelle side ved udgivelsen i saa smuk en stand, som det overhovedet kan forlanges.

Det næste spørgsmål bliver imidlertid: hvad er det reelle indhold af statistikken, eller med andre ord: hvad betyder egentlig formlen: »N.N. af H. kom fra A.«? Hvilke konkrete fakta ligger der bagved?

Besvarelsen af dette spørgsmål er kun tilnærmelsesvis mulig paa dette tidspunkt. Det er nødvendigt forinden at gøre dybtgaaende studier dels over den tekniske administration ved fortoldningen og dels over karakteren af de skibspapirer, paa grundlag af hvilke fortoldningen fandt sted til de forskellige tider.

Foranlediget af en række indførsler med tilsyneladende fonetisk ortografi mente Nina Bang, at »utvivlsomt har skriverne ofte indført skipperens navn, hjemsted og afgangshavn efter hans mundtlige opgivelser« (I p. VI). At denne fremgangsmaade undtagelsesvis har været benyttet, skal jeg ikke benægte<sup>1</sup>; men alt hvad der ellers kan oplyses viser, at fortoldningen normalt har fundet sted paa grundlag af skibspapirer. Dette forudsættes overalt i tariffene og toldinstrukserne, og langt tilbage i det 16. aarh. noteres det omhyggeligt, naar der findes mangler i »søpas« eller »certifikat«. Disse dokumenter udstedtes oftest af bymagistraterne i hjemstedet eller i afgangshavnen og tjente til oplysning om skipperens hjemsted og skibets, henholdsvis ladningens nationalitet. Men desuden har der ogsaa været benyttet andre dokumenter, maaske specifikationer fra befragterne; i hvert fald forlangtes der i størstedelen af det 17. aarh. generalcertifikater med nøjagtig opgivelse af hele ladningen, men kravet herom blev kun langsomt gennemført. En undersøgelse af ladninger fra Lübeck for aarene 1655—57 har vist, at sundtoldsmaterialets kvalitet i forhold til Lübeckmaterialet var uafhængigt af, om skibet i Lübeck angaves som certificeret eller ikke.

At personnavnet i spidsen af formlen (N.N.) næsten uden undtagelse er identisk med skipperen, tror jeg er givet; det maa nemlig være det navn, der staar i søpasset. Denne opfattelse er heller ikke blevet bestridt. I en række tilfælde, hvor personnavnet ved engelske og skotske skibe skifter fra udtur til hjemtur, anser ud-

<sup>1</sup> Dog kan den mundtlige ortografi lige saa vel hidrøre fra afskrift efter skibspapirer udstedt i fremmed havn.

giveren det imidlertid for »sandsynligt, at skipperen kan have sendt en stedfortræder i land, eller at maaske befragterens navn opføres i stedet for skipperens eller lignende« (IIA p. VII). Denne forklaring er ojetsynligt inspireret af teorien om den mundtlige opgivelse, men er lidet trolig, hvis der ikke findes bestemte holdpunkter for den: navnet er utvivlsomt altid en gengivelse af den i søpasset opførte skipper, og jeg vil snarere tro, at skipperskiftet hænger sammen med de administrative forhold i de britiske handelskompagniers stapelpladser ved Østersøen.

Hvad der forstås ved den lodrette kolonne »hjemsted« (formlens H.), er mere diskuteret. Ved udsendelsen af bind I synes Nina Bangs opfattelse at have været vaklende, idet der snart tales om skibenes hjemsted (p. III) og snart om skipperens hjemsted (p. V), der aabenbart er opfattet som identiske. Hovedvægten lægges dog saavel formelt som reelt paa, at det er skibenes hjemsted, der regnes med, og denne opfattelse har udgiverne ogsaa opretholdt. Misforholdet mellem de forholdsvis faa skibe hjemmehørende i Amsterdam og de mange, der var hjemmehørende i de smaa skipperbyer rundt ved Zuidersøen, bevirkede imidlertid, at den hollandske handelshistoriker S. van Brakel kom til at tvivle paa denne opfattelses rigtighed, og efter en analyse af forholdet »Schiffsheimat und Schifferheimat« slog han fast, at sundtoldsregistrene uvægerligt maatte registrere skipperens og ikke skibets hjemsted; paa grund af partsrederiet var skibets hjemsted ofte en juridisk fiktion, mens skipperens hjemsted var en realitet, der endogsaa opførtes i søbrevet, hvor højst skibets nationalitet blev angivet<sup>1</sup>. Med udgangspunkt i den hyppigt anvendte form »af ibidem« fastholdt Nina Bang overfor dette — først privat til v. Brakel og dernæst ogsaa i tabellernes følgende bind — sin tidligere opfattelse, at det var skibets hjemsted, der angaves<sup>2</sup>. Rigtigheden af v. Brakels paastand er imidlertid yderligere blevet bestyrket af E. C. G. Brünners undersøgelser<sup>3</sup>. Under forudsætning af at fortoldningen fandt sted paa grundlag af skibspapirerne, er det ogsaa

<sup>1</sup> S. v. Brakel: *Schiffsheimat u. Schifferheimat in den Sundzollregistern* (Hans. Geschichtsbl. XXI 211 ff., især s. 215). — Søbreve, jeg har set i det danske og svenske rigsarkiv, angiver ligeledes skipperens hjemsted, men kun skibets nationalitet. Sml. Almquist: *Göteborgs historia* I 228 ff.

<sup>2</sup> Smstds. 217 f. og sundtoldstabellerne IIA p. IV og Ser. 2, I p. IX og X. — Sammenblanding af skippers og skibs hjemsted gør endnu dr. Astrid Friis sig skyldig i 1925 (Hist. Tidsskr. 9. R. IV 168).

<sup>3</sup> De waarde der Skibsfart-Tabellen van Nina Ellinger Bang voor de kennis der handelsgeschiedenis van Holland in de 16e eeuw. (Bijdr. v. vaderl. Gesch. en Oodheidk. 5. R. IX 269 ff.); at Brünner samtidig modificerer v. Brakels opfattelse af et skibs hjemsted betyder intet i denne sammenhæng.

den eneste tænkelige mulighed. At Nina Bang dog selv har været klar over, at hjemstedsproblemet ikke var saa ligetil, fremgaar af en notits (I p. V) om, at efter 1632 retter »hjemstedet« sig ikke saa meget efter skibet som efter godset (se nedenfor).

Vi gaar derefter over til den sidste oplysning i adelsvældens sundtoldsregnskaber: hvor skibet kom fra (formlens A.). Men hvad »afgangshavn« egentlig indebærer, er ikke virkelig undersøgt, skønt Kernkamp allerede i 1909 gjorde opmærksom paa, at afgangshavn ikke altid var identisk med den havn, hvor ladningen indtoges. Hvor skipperen kun indtog ladning i en enkelt havn og derfra direkte sejlede gennem sundet — og det gjorde han vist oftest i det 16. og 17. aarh. — er forholdet simpelt. Men hvor skipperen besøgte og ladede i flere havne, bliver forholdet indviklet; for hvilken havn er da opført? Er det den sidst anløbne, saaledes som jeg har fundet eksempler paa for visse skibe, der i »Stora sjötullen« for Stockholm i 1648 angives at være bestemt for Vesteuropa, men som i Sundtoldsregistrene opføres med Reval eller Danzig som afgangshavn, og det skønt ladningen for størstedelen er indladet i Stockholm? Kun sammenligninger med andet materiale og til dels analyser af enkeltladningernes bestanddele kan vise vej. Hollandske skipperkontrakter viser, at kontrakterne ofte afsluttedes for store og lange ruter med forskellige anløbshavne i Vesteuropa og et par stykker i Østersøen<sup>1</sup>. Dette forhold giver sikkert ogsaa forklaringen paa, at sundtoldstabellerne i den af Brüner sammenstillede tabel med finske toldregnskaber viser en meget daarlig talmæssig kvalitet med hensyn til skibspassager; andre undersøgelser viser nemlig, at det kun har været forholdsvis faa skibe, der løb igennem sundet uden at fortolde (sml. anmelderens afhandling i Hans. Geschichtsbl. 1934). Den vigtigste forklaring er dog sikkert, at skibene fra finske havne ofte har søgt mellemhavn i Stockholm, Danzig eller andetsteds, og derfor i Helsingør er blevet noteret som kommende fra denne sidste havn<sup>2</sup>. Ligeledes vilde et nøjere kendskab til søhandelsvejene uvægerligt vise, at en stor del af de skibe, der anføres med Amsterdam som afgangshavn, i virkeligheden ikke har købt deres ladning her, men

<sup>1</sup> Brüner o. c.; Schreiner: Nederland og Norge 1625—1650. Tabel 1 og 2.

<sup>2</sup> Naar Nina Bang har ment at kunne konstatere, at de bagerste dele af Østersøen, hinsides Danzig og navnlig Finland »endnu sov deres Tornerosesøvn« (Tilskueren 1926, II 320) langt ned i det 17. aarh., er det altsaa en vildfarelse, som den direkte aflæsning af sundtoldstabellerne uvægerligt maa føre til. — For Finland maa den »botniske handelstvang«, der monopoliserede handelen i Norrland og Finland paa Stockholm, ogsaa tages i betragtning. (Eli F. Heckscher: Vasakonungedömetts ekonomiska politik och idéer, i »Hist. studier tillägn. L. Stavenow« 105 ff.).



har hentet deres sydeuropæiske varer direkte paa produktionsstedet i Frankrig, paa Pyrenæerhalvøen eller endog ved Middelhavet.

Selv om konklusionen af ovenstaaende maa blive, at en virkelig systematisk og gennemført statistik ikke kunde tilvejebringes paa væsentlig bedre maade, giver den dybere forstaaelse af toldindførslerne dog til resultat, at tabellerne alligevel ikke giver oplysning om, hvad det egentlig er, de meddeler. Saa vidt det kan ses, belyser de heller ikke eksakt og direkte de ting, vi allerhelst vilde have besked om.

Denne opgave maa gribes an paa en anden maade. Man maa begynde med at stille spørgsmaalet: Hvad er det egentlig, man først og fremmest ønsker oplysning om? Og paa hvilken maade og til hvilken grad er netop sundtoldsregnskaberne i stand til at besvare de stillede spørgsmaal? Den vigtigste hensigt har allerede Nina Bang selv angivet, nemlig »talmæssigt [at] følge trafikken ad en bestemt færdselsvej« (I p. III); forstaaet rigtigt vil dette sige at opløse de forskellige handelsveje, der sammensnævredes i Sundet og derefter fordele skibs- og varetrafikken paa den enkelte rute. Denne opgave kan imidlertid ikke løses paa grundlag af 1. rækkes skibsfartstabeller, og kun delvis ved omhyggelige analyser af den enkelte skippers færden ud og ind af Sundet. Saa-danne analyser blev senere udført for hvert 10. aar, og summariske tabeller herover er fremkommet i specifikationerne til varetabellerne under bogstav B, men disse giver ikke udtømmende svar.

Langt bedre midler til kortlægning af handelsvejene giver sundtoldsregnskaberne fra slutningen af 1660erne, idet nu ogsaa bestemmelsesstedet anføres, mens samtidig de ligeledes nu anførte skibsnavne gør identifikationen lettere og sikrere. Da det er umuligt at opstille tabeller efter tre dimensioner (hjemsted, afgangshavn og bestemmelsessted) kan disse oplysninger kun fuldtud udnyttes ved tre samhörende tabelsæt: 1) opstillet efter hjemsted og afgangshavn, 2) efter hjemsted og bestemmelsessted og 3) efter afgangshavn og bestemmelsessted. Kun de to første af disse tabeller er opstillet i tabelværket; den tredie, der alene kan give oplysning om handelsvejene, er udeladt, skønt den vilde have været af langt større betydning end i hvert fald nr. 2.

Det næste spørgsmaal, man maatte stille, er: Paa hvilke byer og paa hvilke nationer fordelte passagerne sig, og med hvor stor en skibsflaade deltog hver især i trafikken gennem Sundet. Begge spørgsmaal foregiver tabellerne at give svar paa, det sidste dog kun for hvert 10. aar (den udvidede skibsstatistik i Varetabel-

lerne, bd. A); her er de enkelte skippere og deres passager optalt og rubriceret efter det antal gange, de er passeret Sundet. Men denne statistik er jo opstillet paa grundlag af skippernes og ikke efter skibenes hjemsteder, og hvor fast forholdet mellem de to er, maa stadig betragtes som et uløst spørgsmaal. For de enkelte nationer taget som helhed bliver variationerne sikkert ikke særlig store; men for de enkelte byer, navnlig de nederlandske, bliver denne fejkilde af afgørende betydning. En omhyggelig analyse af originalernes opgivelser kunde her have givet gode holdepunkter, dels gennem enkeltoplysningerne om rederforhold, og dels ved en undersøgelse af den egentlige mening med originalernes fordeling af skibene i de geografiske underafdelinger.

Da Nina Bang var af den opfattelse, at det i registrene opgivne hjemsted gjaldt skibene, har hun aldrig gjort disse inddelinger til genstand for nøjagtige undersøgelser. Hun meddeler blot, at »hundreder af skibe har hvert aar maattet flyttes fra deres plads i regnskabet til de afdelinger, hvor de virkelig hører hjemme« (I p. VI). Og senere forklarer hun nærmere, at det ikke blot drejer sig om enkelte uregelmæssige journalmæssige indførsler, der bryder med den ellers gennemførte systematik, men ogsaa om de enkelte skibe af anden nationalitet, der hist og her findes indført i en fremmed afdeling (fx. nederlandske blandt lybske)<sup>1</sup>. Disse undtagelser er imidlertid ikke saa faa, og de er aldeles uforklarlige efter Nina Bangs opfattelse. Spørgsmaalet er da ogsaa, om disse fremmede skippere ikke i virkeligheden hører hjemme netop der; det ligner slet ikke de gode toldere i Sundet at have en saadan uorden i deres regnskaber. Det viser sig da ogsaa, at de ved fortoldningen bliver behandlet efter netop de regler, der gjaldt for den afdeling, de opførtes under. Forklaringen er sikkert — om ikke altid, saa dog i stor udstrækning — at det drejer sig om skibe, hvis nationalitet var forskellig fra skipperens. Toldernes inddeling vil sikkert vise sig at være mere i overensstemmelse med skibenes nationalitet end tabellernes og give mulighed for en meget tiltrængt kontrol med, hvor godt et udtryk de rubricerede skipperhjemsteder er for skibenes nationalitet; men den kan desværre umulig anvendes til en meget specificeret statistisk bearbejdelse.

Endnu større værdi har den originale inddeling dog sikkert for varetabellerne. Inden dette spørgsmaal behandles, vil det være hensigtsmæssigt ganske kort at fremstille principperne for

<sup>1</sup> Nationaløkonomisk Tidsskrift 1909 p. 615 som svar paa prof. Arups misforstaaelse af forordets dunkle udtryk.

opstillingen af disse<sup>1</sup>. Den oprindelige plan, at nøjes med varetabeller for hvert 10. aar (1565, 1575 o. s. v.), blev efterhaanden erstattet af en anden, hvorefter varetabellerne fik to former: en udtømmende statistik for hvert 10. aar og en mindre omfattende for de mellemliggende aar<sup>2</sup>. Den mindre udførlige statistik omfatter de vigtigere varer og varegrupper, fordelt dels efter skipperens hjemsted og dels efter skibets opgivne afgangshavn, og er forsynet med ret udførlige varespecifikationer i tilknytning til hjemstedet. I de store tabeller for hvert 10. aar er den geografiske opdeling mere udførlig, varerubriceringen udtømmende og alle kvantiteter medtaget i specifikationerne; desuden er der angivet pris for det fransk-engelsk-skotske gods. I bind IIB er varerne blevet bearbejdet paa en ny maade, med en lignende sondring mellem de udførlige tabeller for hvert 10. aar og de mindre udførlige for de mellemliggende aar, men denne gang ind delt efter et nyt system, der er af overordentlig stor værdi for benyttelsen: »Varer ført østpaa (vestpaa) fordelt indenfor afgangshavne efter skibenes(!) hjemsted».

Den fulgte fremgangsmaade er den eneste systematisk-statistisk gennemførlige, naar man vil anvende den sammentrængte tabelform. Men egentlig giver den kun et daarligt svar paa de spørgsmaal, der maa anses for de vigtigste. Den giver nøjagtige sammen-tællinger af samtlige vareposter, der er indført i registrene (om disses forhold til den virkelige varetransport, se nedenfor); men da varetabellerne ved inddelingen efter skippers hjemsteder og skibenes paastaaede afgangshavne har det samme grundlag som skibstabellerne, er de ogsaa paa forhaand behæftet med de samme statistiske begrænsninger og fejlkilder. Derved er intet at gøre; det er ikke nogen indvending mod udgiveren, men det er et

<sup>1</sup> Sml. dr. Astrid Friis i Hist. Tidsskr. 9. R. IV 168 ff.

<sup>2</sup> Denne sondring mellem udtømmende og mere summariske tabeller er principielt overordentlig heldig; men ved den praktiske udformning er det misligt, at forskellige varegrupper er sammenstillet paa forskellig maade, saaledes at de udførlige tabellers tal ikke direkte kan sammenlignes med de øvrige, men mojsommeligt maa udregnes paa grundlag af specifikationerne. Størst ulempe volder det for krydderier og kolonialvarer, der opfores i fælles rubrik; i de smaa tabeller omfatter denne (F) »peber, ris, sukker og indigo« men i de store er rubrikken (N) udvidet til at omfatte »Kolonialvarer, sydfrugter, farve- og garvestoffer, drogueri o. lign.«. Af andre eksempler kan nævnes, at de almindelige tabeller har en rubrik E: Silke og bomuld; hertil svarer der i de store to: dels K: Silke og lamfers og dels Bomuld; her maa ved sammenstilling lamfers udskilles efter specifikationerne. Af varer vestpaa kan nævnes, at de smaa tabeller har en rubrik »huder og skind«, der i de store er udvidet til ogsaa at omfatte læder, og saaledes heller ikke direkte kan sammenlignes med de øvrige.

faktum, som forskeren maa tage afgørende hensyn til under benyttelsen.

Det vigtige spørgsmaal: hvem der drev denne varehandel, lader sig ikke udlede af varetabellerne. Kun findes der for hvert 10. aar nogle meget sparsomme oplysninger i en tabel over det »antal skibe medførende gods for fremmed regning, fordelt efter deres hjemsted« (Tabel 5). Men hvor meget kan originalerne nu oplyse om disse forhold? Det maa straks tilstaas, at det vil være umuligt at give en nøjagtig statistik over ejendomsforholdet, men at det dog giver mange gode holdepunkter. Alene regnskabernes originale inddelinger i geografiske grupper giver saaledes — ganske vist med en temmelig stor fejlprocent — ejendomsfordelingen af varerne mellem disse grupper. Fejlene skyldes fortrinsvis den administrative praksis, at et skibs ladning kun opførtes under een afdeling; da der imidlertid i stor udstrækning sondres mellem »eget gods« og »fremmed gods«, med eller uden angivelse af nationalitet, er det muligt for størstedelen af godset at give en nogenlunde nøjagtig nationalitetsangivelse. Hvor stor en del dette er, og med hvor stor en sandsynlighed resten kan beregnes, kan kun fremgaa af stikprøver; men at saadanne analyser vilde give overordentlig værdifulde oplysninger til forstaaelse af varetabellerne og til oplysning om Østersøhandelen i det hele taget, er utvivlsomt, fx. forholdet mellem egenhandel og kommissionshandel, hollændernes økonomiske indtrængen i Østersølandene o. s. v. En gennemført undersøgelse af denne art for alle aar er selvfølgelig praktisk talt umulig, men paa grundlag af visse stikprøver og toldernes sammenregnede toldbeløb af laste- og fyrpenge samt varetabellerens tabel 5, kunde man i hvert fald efter 1632 naa ganske langt ved beregning af varernes fordeling paa de forskellige nationer<sup>1</sup>. Men disse meddelelser om befragteres og rederes forskellige nationalitet er selvfølgelig kun anført i de tilfælde, hvor det har været af direkte betydning for selve toldbehandlingen, med andre ord kun, naar der skulde bringes forskellige tariffer og regler i anvendelse. Dette er det overordentlig vigtigt at erindre sig ved benyttelsen, og alene af den grund er det nødvendigt at have indgaaende kendskab til de udførlige regler for fortoldning, der indeholdes i tariffer, privilegier og forordninger<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Fra 1632 følger som ovenfor nævnt laste- og fyrpenge den geografiske inddeling, mens de tidligere hver stod i en særskilt journalmæssigt fort afdeling. Efter denne tid mener fru Bang (I p. V), at den geografiske inddeling mere rettede sig efter godset end efter skibene. Dette behøver dog ikke at være tilfældet; snarere tror jeg, at det fortsat normalt retter sig efter skibets (ikke skipperens) nationalitet.

<sup>2</sup> Tarifmaterialet har ogsaa stor selvstændig værdi, idet det er nogle af de tidligste, udførlige og systematisk specificerede tariffer, der findes.

Vi skal derefter se lidt nærmere paa varerubriceringen; i det store og hele er den overordentlig logisk og konsekvent inddelt og udvalgt. Men ogsaa paa dette punkt har udgiveren i sine bestræbeiser for at opnaa en efter moderne synspunkter saa fuldkommen statistik som muligt taget lidt for haardhændet paa stoffet og undertiden unødvendigt revet det ud af den historiske sammenhæng og brudt med toldernes egen logiske sammenhæng, som tabellernes benyttede intet indtryk faar af. Dr. Astrid Friis har allerede vist, hvorledes den systematiske inddeling i det 17. aarh.s toldruller burde have været udgangspunktet for tabellernes varerubricering. Ligeledes har frk. Friis ret i, at det vilde være muligt at skaffe en større nøjagtighed ved kvantitetsbestemmelsen end tabellerne giver (ved at skaffe sig udførlig viden om maal og vægt dels af toldrullerne og dels af en »haandbog« i Øresundstoldopkrævning fra ca. 1645 samt endelig ud fra indførslerne i selve toldregistrene). Derimod tror jeg ikke, at planen om, at tabellerne skulde indeholde de til enhedsmaal og -vægt omregnede væremængder, vilde være hensigtsmæssig<sup>1</sup>. Sikkert er det i hvert fald, at sundtoldsarkivets meget rige oplysninger om maal og vægt burde meddeles benytterne paa en ganske anderledes effektiv maade, end det er sket ved de ganske nødtørftige forklaringer, der findes i registrene til varetabellerne.

Men vi gaar videre med vort forsøg paa at stille spørgsmaal til sundtoldstabellerne og -regnskaberne og paa at faa dem besvarede efter saa klare og simple metoder som muligt. Det økonomiske liv er underkastet visse rytmiske svingninger, der er afhængig af mange forskelligartede forhold. Det kan umuligt være anderledes, end at et saa rigt og saa alsidigt økonomisk sammensat materiale maa kunde bruges som et slags barometer for disse økonomiske konjunkturer. Men hvorledes aflæse dem paa den mest nøjagtige maade?

Skibstallene giver den letteste og mest brugte maalestok, men denne er temmelig grov, idet saavel skibsstørrelsen som udnyttelsen af lasten er underkastet variationer, der ikke lader sig beregne; saaledes er skibstallenes kulmination i de to sidste aar-

<sup>1</sup> Dr. Astrid Friis' redegørelse i Hist. Tidsskr. 9. R. IV 172 ff. — Naar jeg anser en omregning i tabellerne for uheldig, har det forskellige aarsager: først og fremmest vil det aldrig være muligt at foretage omregningerne nøjagtigt, fordi maaleenhederne varierer, ikke alene efter tid men ogsaa efter sted, idet tolderne ofte har overført skibspapirernes tal, saafremt variationerne ikke var alt for store; dernæst er en del af maal- og vægtenhederne i sig selv meget variable (fx. fad, kiste og kurv) og endelig har maaleenhederne og udbredelsen af deres anvendelse værdi i sig selv.

tier af det 16. aarh. ikke ensbetydende med kulmination i varetransport. Til vurdering af skibsstørrelsernes svingninger har man indtil 1645 et vist, om end meget skrøbeligt, hjælpemiddel i nederlændernes graduerede skibstold, der nødvendiggjorde en inddeling af de nederlandske ladede skibe i tre størrelsesklasser: under 30 læster, mellem 30 og 100 læster og endelig over 100 læster<sup>1</sup>.

Umiddelbart giver varetabellerne kun de enkelte varers og varegrupperes svingninger; men de forskellige varearter lader sig ikke umiddelbart sammenstille; det gælder derfor om at finde en maalestok, der kan give et nogenlunde enhedsmæssigt udtryk for den hele vrimmel af varer. Tonnagestørrelsen lader sig tilnærmelsesvis beregne, fx. i læster<sup>2</sup>; men foruden de store fejkilder, der ligger i selve omregningen, kommer dertil den ulempe, at den er overordentlig besværlig. Og endelig: er det hensigtsmæssigt, at krydderier bliver regnet sideordnet med salt, kobber med jern o. s. v.?

Mere brugbar vilde en værdistatistik være, og en saadan lader sig til en vis grad og ved et stort arbejde udregne for hvert 10. aar, naar man tager den gennemsnitspris, der her er angivet for de fransk-skotsk-engelske varer, til udgangspunkt. Man kan herved faa et nogenlunde paalideligt relativt udtryk for transitbalancen for varerne ind i og ud fra Østersøen. Med betydelig større fejlmargen kunde der dernæst skaffes et udtryk for Østersøbyernes eksport hinsides Sundet og de vesteuropæiske byers og landes eksport til Østersøen; i sig selv vilde dette kun have relativ betydning, men ved sammenligning med andre toldregistre el. lign. (hvor værdien oftest angives), kunde tillige paalidelighedsgraden forholdsvis let bestemmes, og der var dermed opnaaet mulighed for en tilnærmelsesvis beregning for andre omraader og for andre aar.

En sidste mulighed for at skaffe sundtoldsregnskabernes rige messe over al verdens varer et enhedsmæssigt udtryk findes i det tidligere omtalte storslaede og hidtil ganske ubenyttede tarif-

<sup>1</sup> Om skibstallenes og læstestørrelsernes værdi som maalestok sml. min afhandling i Hans. Gbl. 1934 p. 71 ff. Paa hvilken maade udgiveren har delt de nederlandske skibe i de tre størrelsesklasser, er det umuligt at faa nogen klar mening om. I forordet meddeles det, at da ballasterne øst paa ikke var gradueret, er tallene fremkommet ved en fordobling af de tilsvarende skibe vestpaa (I p. VII). Men hvorledes er det da muligt at faa alle de ulige tal ind i tabellerne? I hvert fald ikke ved fordobling alene. — Det vilde sikkert have været mere hensigtsmæssigt, om man havde gradueret skibene vestpaa for sig (under rubrik C) og de ladede skibe østpaa for sig; saa vilde alt have været klart.

<sup>2</sup> Sml. W. Vogel i Hans. Gbl. 1933 p. 92, 96, 98 o. a. s.

materiale. Selv om taksternes graduering kun er et grovt udtryk for det relative værdiforhold mellem varerne, vil de dog være en meget god og anvendelig generalnævner for en sammenstilling. En fordel har denne metode fremfor prisstatistikken: den er uafhængig af prissvingningerne; tariffaksterne varierer i de forskellige perioder kun i meget lette forholdstal, der let lader sig udligne ved simpel forholdsregning<sup>1</sup>.

Det var Nina Bangs hensigt (IIA p. XI) paa grundlag af prisopgivelserne for de ovennævnte franske, engelske og skotske varer at give en udførlig prisstatistik; men denne er aldrig kommet. Visse holdepunkter kan der dog opnaas ved en (ret besværlig) gennemgang af specifikationerne til varetabellerne, der for de nævnte lande angiver totalprisen ved siden af varekvantiteten, saaledes at det er muligt at udregne en gennemsnitspris. Betydningen af disse priser ved statistiske beregninger over varetransporten er berørt; men spørgsmaalet, i hvor høj grad regnskabernes prisangivelser har selvstændig betydning som priskilde, er aldrig blevet undersøgt. I hvert fald er det givet, at de maa have en temmelig nær relation til de virkelige priser; det viser sig bl. a. deri, at det ikke er faste tarifpriser, der registreres, men at priserne varierer efter kvalitet og herkomst. Desuden klages der i samtiden lige saa ofte over for høje værdiansættelser som over for lave, og den længe haandhævede praksis, at tolderne havde ret til for den danske konge at overtage varerne til den af skipperne angivne værdi, skulde ogsaa nok afholde skipperne fra at opgive varerne til alt for »billigt køb«. Men hvilke principper der ligger bag ansættelsen, er endnu et uløst spørgsmaal<sup>2</sup>.

Oplysninger om disse og andre praktiske forhold er i høj grad paakrævet ved benyttelsen. Et udførligt vareregister inddelt paa grundlag af toldrullernes systematiske rubricering i det 17. aarh. og med udførlige tabellariske oversigter over toldtakster og varepriser i de forskellige tidsrum vilde forholdsvis let kunne tilvejebringes, og det vilde i forbindelse med redegørelsen for maal og vægt nogenlunde udtømme de hjælpemidler, som sundtoldsarkivet ligger inde med.

Vi har nu behandlet de væsentligste af den række problemer, der knytter sig til udnyttelsen af indførslerne om skibe og varer,

<sup>1</sup> Sml. udførligere redegørelse i anmelderens ovennævnte afhandling i Hans. Gbl. 1934 p. 76 f.

<sup>2</sup> En engelsk klage over højere taksationer af de ombordværende varer, end de var købt for, tyder paa, at det har været indkøbsprisen (dvs. engrosprisen i afgangshavnen), der har været den grundliggende. (Danmark-Norges Traktater ed. L. Laursen III 211).

saaledes som de forefindes i toldembedsmændenes regnskaber. Et ganske andet spørgsmål er det, hvorledes de forholder sig til de faktiske forhold. Der hersker altid visse tvivl om rigtigheden af toldregnskabers oplysninger, og disse tvivl bliver selvfølgelig særlig store, naar det drejer sig om en transittold som Øresundstolden. Man har dog i almindelighed nøjedes med at pointere, at talangivelserne naturligvis maatte opfattes som udprægede minimumstal — om der skulde lægges 10, 20 eller 40 % til, spiller i og for sig mindre rolle — derimod har man ikke hidtil i tilstrækkelig grad haft øje for, at de relative forhold ogsaa i høj grad varierer.

Det bedste middel til at faa et virkeligt udtryk for materialets paalidelighedskvalitet er kontrolsammenligninger med andet materiale. Den form, som tabellerne har, udelukker imidlertid saa godt som alle summariske sammenligninger; saadanne maa derfor foretages paa grundlag af originalernes enkeltindførsler. Det bedste materiale hertil er befragningskontrakter o. lign., som findes, i hvert fald i stor udstrækning, i de nederlandske arkiver<sup>1</sup>. Hidtil er der dog kun benyttet toldregnskaber fra de enkelte havne og lignende administrativt materiale<sup>2</sup>. De hittidige undersøgelser har vist, at paalideligheden for skibspassagerne i det store og hele er upaaklagelig<sup>3</sup>, men at den for vareregistreringens vedkommende svinger fra fuldstændig identitet til kun at omfatte en ringe procentdel. Paalideligheden er dog samtidig underkastet visse regler og afhængig af den variable paapasselighed i toldadministrationen, toldreglerne for de forskellige nationer og endelig størrelsen af det pligtige toldbeløb i forhold til varens volumen<sup>4</sup>.

Slutning fra toldregistrenes oplysninger til virkeligheden falder dog udenfor en anmeldelse af tabellerne, for saa vidt selve sundtoldsmaterialet ikke selv indeholder midler til verificering. Men saadanne findes, og tabellerne har allerede delvis stillet dem til disposition. Navnlig gælder det skibsstatistikken. Saaledes med bæltfarerne; for Øresund var jo ikke den eneste forbindelse til Østersøen. De fragmentarisk bevarede registre over Storebælts-

<sup>1</sup> J. Schreiner: *Nederland og Norge 1625—1650*. (Oslo 1933).

<sup>2</sup> A. Huhnhauser: *Rostocks Seehandel 1635—1648 nach den Warnemünder Lizenzbüchern. I. Die Schifffahrt*. (Rostock 1913). — Astrid Friis i *Hist. Tidsskr.* 9. R. IV. — Aksel E. Christensen i *Hans. Geschichtsbl.* 1934.

<sup>3</sup> Her maa dog undtages de danske skibe. Samtidige vidner beretter for øvrigt, at mange skibe »forløb kongens told», saaledes Regnard.

<sup>4</sup> Bl. a. har man angivet hvede som rug, fordi toldgebyret for rug kun var det halve; smuglerier fandt især sted ved silke, krydderier og andre kostbare varer, og sjældne varer og varer i smaa partier er ofte slet ikke anført.



trafikken (kun fra begyndelsen af det 18. Aarh.) (Ser. 2. I. Afd. 4) viser, at denne færdselsvej har haft overordentlig stor betydning for skibsfarten indenfor Danmark-Norge og Hertugdømmerne samt for de vestligste hansebyer ved Østersøen (især Lübeck og Rostock)<sup>1</sup>; for disse gruppers fjerntrafik var Bælttrafikken dog uden virkelig betydning, og kun undtagelsesvis forvildede andre skippere sig denne vej. Desuden synes disse forhold at gælde ogsaa andre perioder, og Lillebælt blev kun berørt af den allersnævrreste lokaltrafik.

Tabellerne har endvidere i ret udstrakt grad udnyttet den ypperlige kontrol, der indeholdes i skippernavnene. I tabellernes 1. række er der for hvert 10. aar (II A specifikationerne til rubrik B) og i 2. række for hvert aar (Afd. B 2) opstillet en tabel over de skippere, der vendte hjem i samme eller næstfølgende aar; det viser sig da, at de »ufuldendte rejser« med undtagelse af de bæltfarende nationer er yderst faa, ikke flere end at det med god grund kan antages, at de nogenlunde svarer til de forlis, skibssalg og andre skipperskifter, der maa have fundet sted hvert aar. Men det maa dog erindres, at de, sikkert ganske faa, skippere, der konsekvent forløb kongens told, unddrager sig denne kontrol.

Værre staar det til med vareopgivelserne. Fejlkilderne er her ganske anderledes store og kontrolmidlerne langt færre, navnlig da, naar man skal holde sig til tabellerne alene. Den største fejlkilde skyldes forholdet mellem privilegerede og upriviligerede. For gods tilhørende de nationer, der ikke skulde erlægge hverken fyr- eller lastepenge, var der ingen reel grund til at indføre specificeret varefortegnelse i registrene. De enkelte tolderes praksis var her ganske vilkaarlig: snart fuldstændig registrering overalt og snart kun en summarisk angivelse af ladningens nationalitet og eventuelt angivelse af de vigtigste varers art. Paa dette omraade har udgiveren brudt med det strenge statistiske krav om ikke uden udførlig vejledning at samarbejde materiale, der er tilvejebragt efter forskelligartede principper. Kun i de tilfælde, hvor der overhovedet ikke findes nogen kvantitetsangivelse, indgaar skibet i varetabellernes specifikationer over uspecificerede skibe<sup>2</sup>.

Men nu de mange ladninger, der delvis var toldfri? Derom giver tabellerne overhovedet ingen oplysninger. For de toldfri nationers vedkommende bliver de derved uden reel værdi for

<sup>1</sup> Indenfor disse grupper omfattede bælttrafikken, fordelt efter hjemsteder, 27.8—59.5 %, fordelt efter afgangshavne 43.3—90.9 % af den samlede trafik. (Hans. Gbl. 1934 p. 63 ff.).

<sup>2</sup> I 1. række for almindelige aar bd. II A specificeringerne til rubrik A, for hvert 10. aar specifikationerne til B\*\*.

kendskabet til varetransportens omfang, og for de øvrige nationer er der indløbet store inkontrollable fejlkilder. Tabellerne burde nøje have skilt det toldfri gods fra det toldpligtige og bragt en fuldstændig tabel over forholdet mellem 1) uspecificerede, 2) delvis specificerede samt 3) fuldstændig specificerede ladninger. At dette er undladt, har gjort det i forvejen hullede materiale endnu mere skrøbeligt, og desværre er det kun muligt at raade virkelig bod herpaa ved en fuldstændig gennemgang af hele materialet; en gennemgang af de enkelte protokoller med nøjagtig redegørelse for principperne for registreringen vilde dog være af overordentlig værdi<sup>1</sup>.

Mens den ufuldstændige registrering af de privilegeredes gods uvægerligt maa forrykke vort indtryk af den handelsmæssige aktivitet til ugunst for disse nationer, modvirkes denne tendens i nogen grad af en anden fejlkilde, der ogsaa foranledigedes af privilegierne. Af forskellige akter (klager, noter og domme m. m.) fremgaar det, at der til stadighed har været foretaget en mængde pro-forma-overdragelser af gods fra upriviligerede til privilegerede. Denne form for toldsvig har især forøget de svenske ladningers antal, men hvor meget den har forrykket forholdene, lader sig ikke konstatere. Indgaaende kendskab til privilegieforholdene i forbindelse med anden handelshistorisk viden kan dog give sikre anvisninger paa de retninger, i hvilken transaktionerne har fundet sted. Navnlig var Göteborg en torn i øjet paa den danske regering som formodet centrum for megen toldsvig af denne art.

For fuldstændighedens skyld skal det endelig erindres, at ballasterne ofte har medført en ikke ringe godsmængde, der gik uangivet og ufortoldet igennem, samt at skipperen og mandskabet havde ret til at faa en del af deres eget gods toldfrit igennem, den saakaldte føring.

Det har været diskussion underkastet, om tabelformen har været den principielt rigtige publikationsform. En fuldstændig udgivelse af sundtoldsregistrene vilde selvfølgelig have givet mulighed for langt mere dybtgaaende undersøgelser end tabelformen; men en saadan udgave havde været ganske uoverskuelig, de uforholdsmæssigt mange bind vilde have forøget omkostningerne kolossalt, og samtidig vilde dog en lignende tabellarisk oversigt have været nødvendig. Noget andet er, at det antagelig havde

<sup>1</sup> Et eksempel vil vise dette: For eksport fra Stockholm i 1648 laa fejlprocenten for de fleste varer omkring 1 0/0 i protokol A og B, i C var den derimod ca. 80 0/0. Aarsagen ligger udelukkende i, at de to første registrerede alt, C derimod kun toldpligtigt gods.

været bedre, om statistikken ikke havde været saa sammentrængt. Imidlertid er det forbavsende, som det er lykkedes udgiveren at samle summen af de mange hundrede bind toldregistres oplysninger i saa faa bind og paa en saa overskuelig maade, og rent utrolig er det, saa mange unormale tilfælde der er blevet plads til i de smaa parantesiske indskud i specifikationerne.

Tabellernes store værdi og anvendelighed er almindelig kendt og anerkendt, og principperne for deres opstillinger fremgaar klart og tydeligt af indledningerne. Alt dette har det forekommet mig unødvendigt at gentage. Det har her været hensigten at gøre opmærksom paa, at Nina Bangs opfattelse: at det var muligt at tilvejebringe en statistik, hvor de rene tal talte udtømmende og uden kommentarer, ikke har holdt stik over for den senere udvikling. Værdien af regnskaberne selv og udgiverens arbejde er ikke blevet mindre af den grund. En dybere forstaaelse af regnskabernes hele karakter og en klar opfattelse af deres begrænsning vil tværtimod give dem øget betydning. Som tabelværket foreligger i øjeblikket, er det en uvurderlig, men tillige en yderst farlig historisk kilde, fordi der ikke er givet anvisning paa at bruge den. Den ukyndige anser den for en ufejlbarlig universalkilde, griber løs og misbruger den, mens den kyndige forsigtigt holder sig tilbage, for sundtoldsmaterialet giver ikke umiddelbart noget »tro spejlbillede« af Østersø-handelens udvikling; det er i virkeligheden et meget vanskeligt og yderst kompliceret instrument; først naar man kender hjælpemidlerne og forstaar at benytte dem, kan man faa instrumentet til at tone rigtigt. *Aksel E. Christensen.*

**Otto Brandt: Caspar von Saldern und die nordeuropäische Politik im Zeitalter Katharinas II. Erlangen og Kiel 1932.**

Dansk Historieforskning — i nyere Tid repræsenteret af P. Vedel, Edv. Holm og Aage Friis — har udførlig skildret Caspar von Salderns Virksomhed og fremhævet hans Betydning for den endelige Løsning af det aarhundredgamle dansk-gottorpske Mellemværende. I det hele og store har den betragtet og fremstillet den russisk-gottorpske Forhandler som en overmaade tvivlsom Karakter, Diplomat af Rang og Embede, dog snarere en professionel Agent og Mellemand, til Fals for Penge og Udmærkelser, lejlighedsvis med en betydelig Indflydelse, men dog adskilt af en Eventyrer, hvem alene de urolige Forhold ved Christian VII's Hof og i danske Regeringskredse gav Muligheden for at spille en afgørende Rolle. Otto Brandts nye Biografi har ikke alene for-