

OverSIGTER

INTERNATIONALE ØKONOMISKE PROBLEMER OMKRING 1600

AF

AKSEL E. CHRISTENSEN, NIELS STEENSGAARD,
E. LADEWIG PETERSEN OG A. MAĆZAK

Niels Steensgaard: Carracks, Caravans and Compagnies: The Structural Crisis in the European—Asian Trade in the Early 17th Century. Scandinavian Institute of Asian Studies. Monograph Series no. 17. Kbh., Studentlitteratur 1973. 448 s.

Denne afhandling indgaar som en foreløbig slutsten i en serie af doktorafhandlinger fra Københavns Universitet om international handelshistorie. Serien indledtes i 1907 med Erik Arups komparative studie over engelsk og tysk kommissionshandel paa grundlag af konkrete handelshistoriske kilder, især købmandsbøger, og med handelsrettens tilblivelse og form som det bærende motiv. Inspireret af denne og af Nina Bangs fornemme, men diskutabile initiativ til at omforme sundtoldregnskaberne til paalidelig international handelsstatistik udgav Astrid Friis i 1927 sin disputats om engelsk klædehandel og handelspolitik i begyndelsen af det 17. aarhundrede. I 1941 fulgte Aksel E. Christensen efter med en afhandling om hollandske skibsfartsinstitutioner og handelsformer og om transitbalancen i Øresund i omsætningen mellem Østersøområdet og Vesteuropa i aartierne omkring 1600. I 1955 fulgte en afstikker til Middelhavet med Erik Bachs studier over genaabningen af Levantehandelen for de italienske byer, specielt Genua, som baggrund for korstogstiden, mens Kristof Glamann i 1958 vendte tilbage til Holland og uddybede vor forstaaelse af Hollandsk Ostindisk Kompagnis interasiatiske handelsomsætning og dennes samordning med dets asiatiske-europæiske omsætning. Endelig er nu i 1973 fulgt Niels Steensgaards ovennævnte afhandling om ændring i struktur og nyformning af handelsformer og -teknik under mødet mellem europæiske og asiatiske handelsfolk, alt mens initiativ og dominans gled over fra portugisernes statsdirigerede monopolhandel til de private engelske og hollandske handelskompagnier.

Min anmeldelse er, som oppositioner ved doktorafhandlinger efter traditionen bør være det, overvejende kritisk, og derfor opholder jeg mig i det følgende mere ved det, der lader sig diskutere, end ved referat af det nye og positive, der blankt accepteres. Om kvaliteten skal jeg indledningsvis udtale, at den, ogsaa med sit moderne tilsnit, passer smukt ind i rækken af de ovennævnte handelshistoriske

disputatser, og at den vel er den væsentligste begrundelse for opnaaet professor-kompetence. Lad mig tilføje, at mine indvendinger ikke paa nogen maade angriber afhandlingens kærne, men alene angaar formalia og emnets videre sammenhæng. Anmeldelsen omfatter følgende tre punkter:

1. Komposition og fremstillingsform.
2. Terminologi og begrebsdannelse.
3. Den videre sammenhæng med forholdene indenfor det europæiske afsætningsmarked.

Min første og vigtigste indvending er rent formel, men samtidig principiel og væsentlig, fordi den angaar disposition og opbygning. For en ældre historicus, der ikke er fortrolig med modelforskning, fordi han tilegnede sig faget i en tid, hvor alt hvad der vedrørte begrebet model enten var noget snævert teknisk eller sammen med model-studier hørte hjemme paa kunstakademierne, virker afhandlingens 1. del ved første gennemlæsning noget diffus og flimrende. Først præsenteres vi for en række historikere — langt fra alle i første række — og for deres værker — heller ikke altid særlig gedigne og efterlignelsesværdige. Men de er af forf. opstillet som en slags modelmuligheder — langt fra dog alle uden flere eller færre, større eller mindre begrænsninger og modifikationer. Derefter redegøres der for en række, ofte ret frit svævende handelsstrukturer, der delvis samarbejder, delvis modarbejder og delvis afløser hverandre, hvorefter 1. del slutter med skildringen af en næsten udkonkurreret og faldefærdig handelsby paa øen Ormuz (Hormuz) ved indløbet til den Arabiske Bugt.

Ormuz' fald udpeges derefter som symboliserende resultatet af et sammenstød mellem strukturer med overgang fra portugisernes statsdirigerede struktur til englændernes og hollændernes privatorganiserede kompagnier. Forf.s udtalelser herom er meget markante: Førstedelen slutter (s. 208) med sætningen: »The structure Hormuz represented was already in a state of collapse before the fortress fell«, mens 2. bog i første sætning (s. 209) forklarer, at Ormuz faldt »as the result of a confrontation between fundamentally different institutional complexes«, der i det følgende udvides, idet »the confrontation was not only a clash between structures, it was also a clash between people«. Endelig tilstaas det (s. 193) som indledning til kapitlet *The Fall of Hormuz*, at denne begivenhed er valgt »as a symbol of the structural crisis«.

Rigtigheden af disse sætninger skal ingenlunde benægtes, selv om jeg gerne saa dem suppleret med tilsvarende sætninger om Portugals stilling i Europa, der næppe var mindre afgørende som symbol paa nederlaget i Asien. Derimod maa jeg fremholde, at disse sætninger ved første gennemlæsning for mig stod som rene postulater, ikke som historiske konklusioner. Først naar man efter tilegnelsen af de følgende dele om begivenhederne, vender tilbage til denne komparative strukturanalyse i 1. del, indser man, at der er argumenteret ganske godt for postulerne. De er til og med dokumenterede.

At denne fremgangsmaade — at opstille strukturer og ændringer i strukturerne uden at indpasse dem i et historisk forløb og uden at paavise de konkrete ændringer, der ledsager begivenhedsfølgen — virker bagvendt paa en historiker af

ældre observans, for hvem konklusionen synes at foregribe præmisserne, siger nok mindre; men pudsigt er det at iagttage, at begivenhedsforløbet saavidt jeg kan se ogsaa for forf. har udgjort en nødvendig forudsætning for redegørelsen for det strukturelle. Det lader sig let illustrere ved et par elementære træk i fremstillingen.

Afsnittet om Persiens handelsstruktur m. h. t. de saakaldte »redistributive enterprises« (jfr. nedenfor s. 66) indledes s. 68 med en første præsentation af shah Abbas I med ordene: »From the time of Abbas...«. Det forudsættes altsaa, at enhver historiekyndig læser straks ved, hvor vi befinder os i det historiske forløb, og umiddelbart er klar over hvem Abbas var. Af det følgende erfares efterhaanden, at han var Persiens regent, var shah, og tid efter anden oplyses det, at han spillede en rolle i 1609 og i 1612 samt i 1618—19 (s. 72), og endelig faar vi at vide, at et eksportmonopol gik i opløsning efter hans død; hvornaar meddeles ikke, og yderligere oplysninger gives ikke i 1. del. Griber den mindre kyndige nu *Gyldendals Opslagsbog, Historien* (1970) erfarer vi af den kyndige N(iels) S(teensgaard), at shah Abbas I.s regeringstid var 1586—1628. Men venter man taalmodigt til afhandlingens 2. bog, finder man en meget udførlig redegørelse for shah Abbas og hans handelspolitiske bestræbelser; hans indsats omfatter vel tredjedelen af hele fremstillingen, men først i 3. del erfarer vi (s. 385), at han døde i 1629.¹ Aarstallene er selvfølgelig i sig selv aldeles underordnede; det interessante er, at forf. har gjort 2. del til en nødvendig forudsætning for fremstillingen af 1. del.

Som andet eksempel kan vi tage en person, der alene introduceres ved navnet *Coen* (s. 95), hvor han i uangivet aar fra uangivet sted henvender sig til Heeren XVII (direktørerne for Hollandsk—Ostindisk Kompagni) om den asiatiske pris-mekanisme. Længere fremme stilles »the great or rich daring merchant« hos Coen op imod en *description* hos Wheeler, der fremstiller et modstykke fra den portugisiske kronhandel. Ingen af de to præsenteres nærmere i teksten. Imidlertid fremstilles Wheeler i en note som forfatter til det gamle værk *A Treatise of Commerce* (uden aarstal), der dog ikke forekommer i bibliografien; men her finder man med *Coen* som opslagsord et forfatterskab om hollandsk handel paa Indien i 8 bind af Jan Pietersz. Coen med angivelse af datering for den moderne udgave, men ikke for forfatterskabet. Senere i afhandlingen finder man ham nævnt i forskellige forbindelser uden at blive meget klogere om manden, før man s. 406 finder ham karakteriseret som ophavsmanden til »the famous programme« fra 1619. Hvor meget lettere, om Coen ved første nævnelser var blevet præsenteret som kompagniets første generalguvernør i Ostindien og grundlæggeren af Batavia. Coens grundlæggende betydning for kompagniets struktur i Asien er ubestridelig. Det epokegørende var dog mindre hans bogholderisystem i sig selv, men nok saa meget regnskabet som grundlag for en fastere budgettering med henlæggelse af kapital til investering og som reserve.

Det er iøvrigt et spørgsmaal, hvor nyt Coens program var. Hans dobbelte bogholderi var ingenlunde mere udviklet end det, man finder i Italien, Ant-

¹ Vi faar ingen forklaring paa, hvorfor N. S. til Gyldendal i 1970 angiver 1586—1628 som regeringsaarene for Abbas, naar forf. her lader ham regere fra 1588 og udsætter hans død til 1629.

werpen og Lissabon i 16. aarh., og kapitalhenlæggelser var ikke meget mere end en systematisering af, hvad der forud havde fundet sted i de hollandske partsrederier og smaa handelskompagnier. Konkret kapitaldannelse var nødvendig for de private hollændere med begrænset likvid kapital; men var den nødvendig for den portugisiske kronhandel? Næppe, saa længe sølvstrømmen fra Amerika flød rigeligt og staten kunde opnaa næsten ubegrænset kredit.

Vedrørende terminologien er der visse udtryk for begreber, som jeg har svært ved at forlige mig med, fordi ordene efter mit almene sprogbrug dækker noget ganske andet end det jeg finder udtrykt i afhandlingen. Lad os starte med *bissekræmmeren*, *the pedlar* i den engelske tekst.

Ordet *pedlar* synes forf. at have hentet hos den hollandske historiker J. C. Van Leur, hvis impressionistisk levende bog om indonesisk handel og samfundsstruktur udsendtes i 1955. I denne skildres den indonesiske købmand, som europæeren møder, under betegnelsen *pedlar*. Denne glose har forf. blankt overtaget og gengiver den paa dansk helt korrekt ved dens bedste synonym *bissekræmmer* i det danske resumé. Men hvad er en bissekræmmer? Efter gængs sprogbrug er det en noget ringeagtende betegnelse for den lille kræmmer, der travede eller bisede rundt paa vejene og fra dør til dør falbød sit lille varelager af smaa kram fra en kramkiste eller vadsæk paa ryggen, maaske ogsaa den lille opkøber, der med sin hundekærre strippede rundt i landsbyerne og aftog udrangerede ting til produkthandleren i købstaden. Bortset fra den specialiserede hose- eller uldkræmmer rangerede bissekræmmeren næsten paa samme lave stade som skærsliberen. I Danmark synes bissekræmmeren at være indført af Christian II i en forordning fra 1516, siden gentaget i landloven af 1522, der forbyder »bissekræmmere og landløbere at bruge allehaande købmanskab i landsbyerne«. Lovgivningen mod bissekræmmerne overtoges siden af Danske Lov og endnu i Næringsloven af 1857 lovgaves der om den foragtelige bissekræmmer, der stod udenfor al regulær handel paa markeder, torve og i butikker. Hans erhverv var altid paa grænsen af eller hinsides det lovlige.

Den engelske *pedlar* fjerner sig næppe meget fra den danske bissekræmmer. Ordet skal være afledt af et middelalderligt ord for kurv (*ped*) og har saaledes intet at gøre med det latinske for fødder (*pedes*). I alle tilfælde betegner ordet den lille omvandrende sælger, der ofte i kraft af licens har en lovlig eksistens, men som i hvert fald staar udenfor den normale regulære handel, og som falbyder de smaa varer, som han i regelen medbringer bærende paa sin ryg.

Saadanne beskrivelser dækker langt fra den handlende, man møder hos Van Leur og forf. under betegnelsen *pedlar*. S. 96 gengiver forf. en art bestemmelse, som Van Leur har givet for en *pedlar*, nemlig den handlende, som »carried the wares trading on adventure«, og op imod ham sætter han handlende af en højere social klasse: *merchant gentlemen, lords, princes*. I modsætning til dagligsproget er Van Leurs *pedlar* en regulær købmand, men man spørger uvægerlig, hvor han sætter grænsen mellem sin *pedlar* og en *merchant gentleman*? Vor forf. gaar et skridt videre end Van Leur. Han lader store og rige købmænd af høj social status indgaa i *the peddling trade*, saaledes rige karavanekøbmænd, under visse

betingelser høje embedsmænd, ja selv shahens monopoliserede silkehandel; det fremgaar af s. 107, hvor det hedder: »The Royal trade before 1619 must almost be characterized as a Royal peddling trade, aimed at the disposal of tribute paid in kind«. Her omfatter pedlar's trade altsaa afsætning af varer modtaget som handelsafgift.

Med saa varierende anvendelser af *pedlar* og *peddling trade* er det forstaaeligt, at forf. ikke har givet en fast og bindende definition. Det nærmeste vi kommer er s. 30, hvor *peddling trade* sættes lig »buying and selling in small quantities on continous travels from market to market«. Som typisk pedlar præsenteres den armenske købmand Hovhannes, men ifølge hans bevarede Journal var han sandelig en købmand af format. Han brugte højt udviklede handelsinstituter som commenda-kontrakter, selskabshandel, bodmeri og andre fremskredne former for kredithandel, ogsaa vekslers. Og Hovhannes er langt fra enestaaende. Karavanehandelen illustreres med endnu højere organisationsformer og endnu større handelskapitaler. Formuer paa op mod 1000 dukater og aarlige omsætninger paa 10—20 000 dukater gives der eksempler paa. Her er saaledes ikke tale om, hvad man i almindelighed forstaaer ved bissekræmmere eller pedlars trade, og jeg er enig med forf., hvor han s. 28 nægter at kalde denne handel primitiv. Den kan være primitiv, men den behøver ingenlunde at være det. Man kan kun undre sig over, at der er valgt en saa forvirrende terminologi, der ikke synes at have rod i samtidens sprog. Jeg har kun kunnet finde ordet i en enkelt autentisk tekst, nemlig s. 48, hvor en engelsk købmand i 1634 indberetter fra Aleppo: »Pertia silk comes peddling in«. Men her er der ikke tale om at give en handelsform dens konkrete og rette benævnelse, men ordet bruges illustrerende for at udtrykke, at tilførslen af silke kom i langt mindre portioner end normalt eller ventet. For den karavane, der det følgende aar kom til Aleppo fra Bagdad med 400 baller silke, vilde den engelske resident næppe have anvendt den gløse.

Min indvending gælder paa ingen maade beskrivelsen, men kun terminologien. Det primitive og ringeagtende, der er forbundet med ordene *pedlar* eller *bissekræmmer*, har ikke nogen relevans her, og de er direkte vildledende, fordi de behandlede asiatiske købmænd er regulære markedshandlende. Hvad er da den rette betegnelse? M. Postan og R. Lopez har brugt udtryk som *travelling merchant* og *itinerant merchant*; det er betegnelser, der dækker funktionen, ogsaa de forskellige niveauer. Selv har jeg lejlighedsvis brugt det tilsvarende danske *vandrekøbmand*, der ogsaa dækker den historiske virkelighed. Alle disse udtryk svarer smukt til vort middelalderlige latinske sprogbrug, hvor *mercatores frequentantes* i Nordvesteuropa blev betegnelse for de gammeldags ledsagende købmænd, da der i det 13. aarh. opstod en ny kategori: de fast bosiddende købmænd, kaldet *mercatores manentes*, med fast borgerskab i hjembyen, mens deres handelsknægte endnu ofte og længe fulgte principalernes varer. Hvad der havde været karakteristisk for ældre europæisk handel, forblev imidlertid fortsat typisk for intern asiatisk handel, nemlig at købmanden eller hans stedfortræder fulgte varen fra produktionsleddet til afsætningen i forbrugermarkedet, eller i det mindste fra marked til marked, idet hans formaal da var saa hyppigt som muligt ved salg eller bytte at skaffe sig lokale varer, som der var bedre afsætning for paa næste marked.

Vandrekøbmanden, den ledsagende købmand, der personlig fulgte sine varer fra køb til salg, er en meget udbredt type i de fleste kulturer. Vi træffer ham overalt som »den evige jøde«. Han fremtræder tidligt i det levantiske Asien, hvor han vist faar sin største udbredelse og mest udviklede form. Vi finder den fuldt udviklede type allerede i den arabiske guvernør Ibn Khordabeh's værk *Bogen om Veje og Kongeriger* fra 840erne i den ældste beskrivelse af de nordiske ruskøbmænds handelsfærd via de russiske floder til den arabiske hovedstad Bagdad. Fra 1001-Nat kender vi alle den omrejsende købmand; Sinbad Søfareren er nok en eventyrskikkelse, men hans fremtræden er bygget op over realiteter, der præger det højt udviklede handelsliv i det middelalderlige Persien og Arabien. Den købmand fra Aden, der drog ud med 1000 sølvdirehmer og vendte hjem med ligesaa mange gulddinarer repræsenterer en konkret virkelighed, hvor en rejsende købmand 15-doblede sin handelskapital under een lang rejse.

Den asiatiske vandrekøbmand forsvandt heller ikke med den europæiske kompagnihandels fremtrængen i Orienten. Paa sin farefulde hjemrejse fra sin berømtelige orientalske rejse stiftede Carsten Niebuhr i 1760erne personlig bekendtskab med den usle, korrupte og fattige karavanehandel paa æselryg i de persiske egne, men ogsaa med en mægtig og velorganiseret karavane fra Mosul til Aleppo med kameler og andre lastdyr i tusinder og købmænd i hundreder — samt under kraftig soldatereskorte, der dog ikke fjernede frygt for røverbander. Det var vandrekøbmænd paa forskelligt trin i det degenererede, næsten helt opløste orientalske despoti.

Den noget flimrende redegørelse for *the peddling trade* i dens variationer synes længe at varsle det resultat, at bissekræmmeren paa en eller anden maade skal forsvinde under den strukturændring, som kompagnierne medførte i Asien, men efterhaanden forstaar man, at det dog ikke var tilfældet. Overraskende nok lader forf. alligevel den gamle pedlar-struktur fortsætte ret uændret, og vi erfarer endda, at vor pedlar forstod at udnytte kompagniskibene til sin fragtfart (s. 402 ff.). Det indrømmes blankt, at *the peddling market* fortsat stod i fuldt flor (s. 405) og forstod at overleve (s. 410 f.) eller som det hedder afsluttende i det danske resumé: Kompagnierne »havde ikke revolutioneret den traditionelle markedsstruktur« — »bissekrammermarkedet« ... »Bissekrammerhandelen var endnu i mange tilfælde konkurrencedygtig« (s. 440 f.).

Det er nemlig sagen, at strukturændringerne ikke naaede meget længere end til de omraader, hvor handelslivet direkte prægedes af kompagnierne og de europæiske købmænd. I det indre fortsatte den gamle struktur, indtil industrialismens tekniske nydannelser (telegraf, jernbaner, bilveje m. m.) overvandt de geografiske hindringer. Jeg understreger dette synspunkt, som ingenlunde strider mod forf.s opfattelse, dels fordi jeg tror det havde været en fordel, om det var kommet stærkere og navnlig tidligere frem, og dels fordi det indebærer en kraftig begrænsning i rækkevidden af den strukturændring, som kompagnierne medførte. Den er begrænset til de asiatiske eksport- og importhavne samt til faktorierne, og synspunktet rejser samtidig det spørgsmaal, om ikke strukturændringerne fortrinsvis vandt indpas i handelens europæiske led, og om ikke de drivende kræfter fortrinsvis skal søges i Europa. (Herom nedenfor).

Ogsaa andre af forf.s tekniske begreber har anm. haft svært ved at forlige sig med. Det gælder fx. de to samhørende udtryk *organized violence* (i dansk tekst *organiseret vold*) og *redistributive enterprises* (eller *institutions*).

Udtrykket *organized violence* har forf. laant fra den amerikanske handelshistoriker Fr. C. Lane, specialist i venetiansk handel (se s. 17). Lane og efter ham Steensgaard bruger *violence* med samme omfattende indhold som ellers *power*, hvortil svarer forf.s brug af dansk *vold*, hvor jeg vil bruge *magt*. *Violence* og *vold* er for mig en særlig brutal form for udøvelse af magt. Magt udøves normalt ved fredelige midler, kun undtagelsesvis ved vold, og man forringer sprog og begreber ved at identificere al magt med vold. Det hindrer ikke, at jeg sagligt er enig med Lane og forf., naar de hævder, at den del af statslig og offentlig eller halv-offentlig myndighed — den *violence*, som Lane karakteriserer som *protection* (beskyttelse) — kan virke som en positiv og produktiv service for handelen, og jeg skal gerne gaa med til, at det kan være hensigtsmæssigt at opstille et begreb *protection rent* svarende til *land rent*. Jeg anerkender begrebet, kritiserer kun sprogbrugen.

Vanskeligere har jeg ved at acceptere og finde mening i udtrykket *redistributive enterprises*, der fremtræder som forf.s eget (s. 60). Her bruges det i forlængelse af Lanes og Van Klaverens tankebaner til at dække »enterprises using organized violence in order to 'produce' and 'sell' a special kind of service i. e. protection«. Efterhaanden er jeg blevet klar over, at udtrykket dækker over et sammensurium af omkostninger undervejs fra producentens marked til konsumenten; men jeg efterlyser en sikker definition og fast afgrænsning; jfr. udvidelsen i det danske resumé, hvor »redistributiv virksomhed« sættes lig indkomsterhvervelse ved anvendelse af »organiseret vold« (s. 437).

Blandt alle de omkostninger, der paaføres et vareparti undervejs fra producent til konsument — eller blot fra eksportør til importør — vil det være overmaade vanskeligt og noget vilkaarligt at udskille de poster, der skal henføres til »de redistributive institutioner«. At konvoy- og karavaneafgifter kan være betaling for reel beskyttelse er indlysende, men kan havneafgifter som bro- og færgepenge altid skilles ud fra fragten, og hvor megen faktisk service dækkes af nedarvede regalerettigheder og lejlighedsvisse bestiktelser? En saadan udskillelse vil altid være teoretisk, og den svarer slet til tidens enkle købmandsregnskaber, der opfører alle indtægter og udgifter i kronologisk orden, eventuelt med omkostningerne lokalt leddelt, efter grundskemaet: Ved fradrag af *indkøbspris plus omkostninger* fra *salgsprisen* beregnes *profit eller tab*. I den konkrete opstilling lader omkostningerne sig let udspecificere efter konkret art; men hvor megen beskyttelse er i et redistributivt system reel, hvor megen indirekte eller imaginær? For historikeren maa de konkrete poster være nok saa attraktive som de teoretisk omtænkte, der altid maa rumme en god portion vilkaarlighed.

Om prisen for protektion hævder forf. principielt, at den er bestemt af sælgeren (s. 17); men at det er en sandhed med modifikation fremgaar allerede af den lejlighedsvisse omtale af substitutionsmuligheder, fx. ved brug af andre ruter. Men derudover har magtforhold til alle tider foranlediget idelig forhandling eller købslaaen om beskyttelsesbetalingen, og i det lange løb har saadanne omkostninger

næppe nogensinde været ensidigt fastlagte. De skifter vel nok sjældnere end markedspriserne for varer, men de har ofte været underkastet meget store udsving, ja, de kan helt forsvinde i kraft af modpartens *power*, skønt den konkrete værdi af *protection* er uforandret. Det hævdes ogsaa, at beskyttelse i moderne økonomi betragtes som *free service* uafhængig af varens produktionsomkostninger, saaledes at beskyttelsesomkostningerne betragtes som »*a non market factor*«, der ikke indgaar i den økonomiske analyse (s. 60). Men er det ganske rigtigt? Vor benzinafgift maa vel som gamle tiders fyr- og havnepenge betragtes som en beskyttelsesafgift — for at nyde de gode veje og de forsinkende lyssignaler; men den indgaar dog vist i vore handels- og transportkoncerners budgetter og regnskaber som moms. Englands dyre sikkerhedstjeneste med krigsskibe udstationerede omkring Island var maaske nok en fri service for dets fiskere, men der skulde findes dækning for udgiften paa det engelske statsregnskab, om end det ikke figurerede under fiskeridepartementet og næppe nogetsteds var øremærket paa udgiftssiden.

Dette synspunkt er understreget, fordi det er af afgørende betydning for vor vurdering af den portugisiske kronhandel i forhold til den private nordvesteuropæiske kompagnihandel. Den portugisiske handel paa Asien lader sig ikke rehabilitere, men skal dens prispolitik bedømmes loyalt, maa det ikke glemmes, at den portugisiske krone som moderne stater holdt beskyttelsesinvesteringerne adskilt fra kronhandelens regnskaber. Man kan nok afsløre den enorme forskel i pris mellem indkøb af peber i Asien og salget i Lissabon og konstatere en tilsyneladende nettofortjeneste paa flere hundrede procent. Men vilde man — og kunde man som kompagnierne som *protection rent* indbygge Portugals statslige udgifter til de asiatiske anlæg med dets talrige mandskab af funktionærer og soldater, kan der ikke være tvivl om, at resultatet i stedet vilde blive et eklatant underskudsforetagende. For Spanien—Portugal var beherskelsen af de oversøiske handelsveje imidlertid langt mindre merkantilt end magtpolitisk motiveret; men da strømmen af det amerikanske sølv begyndte at svinde ind, saa man gerne, at en del af udgifterne i Asien kom ind igen, bl. a. ved salg af embeder ved siden af handelsprofitten.

Som ofte fremholdt af forf. bestod de store fremskridt ved kompagniernes indsats fortrinsvis i, at de udarbejdede budgetter, opbyggede lagre og henlagde reserver. Betydningen heraf skulde især være, at der skabtes mere stabile priser. Det skal ikke benægtes, at der herved kunde indtræde en vis prisstabiliserende virkning, men den portugisiske kronhandels peberpriser synes dog at have været nok saa faste som kompagniernes i sidste halvdel af det 17. aarh. Hvad man skal foretrække — de quasiprivate kompagniers indbyggede omkostninger eller Portugals og de moderne staters indirekte serviceudgifter for handel og søfart — er et intrikat og uafklaret spørgsmaal, der maaske kun kan afgøres efter politisk indstilling. Nok saa vigtigt forekommer det mig at være, at kompagnierne saa sig tvunget til at oparbejde et stort og solidt afsætningsmarked.

At portugiserne blev konkurreret ud, fordi de viste sig underlegne m. h. t. effektiv organisation og købmandsskab er evident. Forf. har vist virkningerne heraf i Asien og i Lissabon; men det kunde være understreget, at en stor del af

forklaringen maa søges i de europæiske forhold — blot som et perspektiv ud fra almen baggrundsviden. To momenter skal her fremføres. Det første er magt-politisk og for en historiker ganske banalt, men derfor ikke mindre betydningsfuldt: I 1588 besejrede den engelske flaaede den spanske armada, og i 1594 udrustedes og afsendtes de første hollandske skibe til Indiensrejse syd om Afrika. Sammenhængen er klar; det iberiske søherredømme over de oversøiske ruter var brudt. Ændringen i europæisk magtstruktur er altsaa primær i forhold til den økonomisk-merkantile omformning, en prolog til et mægtigt drama, hvor Ormuz' fald kan opfattes som epilogen.

Et andet moment angaar afsætningsmarkedet for de indiske produkter i Europa, specielt portugisernes ringere muligheder herfor end hollændernes og englændernes. Det maa da indledningsvis understreges, at de asiatiske varer i udpræget grad var luksusvarer, især krydderier og silke, mens vesteuropæernes varer fra Balticum og Skandinavien fortrinsvis bestod af grovvarer, der var livsnødvendige for de vesteuropæiske nationer: kornet for den voksende befolkning, tømmer, tjære og aske samt hør og hamp for opbygningen af deres flaaeder. Hele dette søhandelssystem havde hollænderne opbygget i løbet af det 16. aarh.; skulde nu markedet for baltiske produkter i Vesten udvides, var den eneste mulighed, at det baltiske marked for luksusvarer udvidedes tilsvarende, dvs. især med krydderier og silke ved siden af ædle metaller, der stadig spillede en ikke ringe rolle. Som aarsag til det sejrige udfald for hollænderne har den geografiske og geopolitiske faktor, nemlig Hollands gunstigere beliggenhed, givetvis været af nok saa afgørende betydning som deres overlegenhed indenfor den merkantile struktur. Her rører vi ved et stort og langtfra afklaret problemkompleks, der nok ligger udenfor denne afhandlings rammer, men som kunde have været stærkere inddraget i helhedsvurderingen. Her skal problemet blot illustreres med et enkelt værk, den eneste bog jeg savner i den ellers saa fyldige bibliografi.

Denne bog er en tragisk kærlighedshistorie om den fattige handelsknægt fra det nederlandske Kampen, der kom i tjeneste hos en hollandsk-portugisisk stor-købmand i Lissabon, og som der trolovedes med principalens datter, før han drager ud paa en fleraarig faktortjeneste for det portugisiske handelshus. Imidlertid vender han aldrig tilbage, saa den skønne Anna Galoa maa gaa i kloster. Bogen udgør dele af en retssag, den proces i Kampen, der ikke blot angik trolovelsen og det forskud for medgift, der ved trolovelsen blev handelsknægten egenkapital i det oprettede handelselskab, men ogsaa konkrete merkantile divergencer ved kontraktens opløsning. Derved blev sagen en enestaende handels-historisk kilde, idet der som bilag indgik en meget omfattende handelskorrespondance med regnskabsmateriale fra 1570erne og 80erne om et konkret portugisisk initiativ i baltisk handel og om markedsforholdene fra Østersøen via Nederlandene til Portugal og Spanien med indirekte indslag til Asien — altsammen krydret med smaa indslag om Anna Galoas længsel efter Jan Jansz. van Kampens tilbagekomst, saa hun kunde indtræde i den hellige ægtestand.²

² Breve og regnskaber er under titelen *Een Kamper Handelshuis te Lissabon 1572-1594. Handlscorrespondentie, Rekening en Bescheiden* udgivet af Kampens byarkivar J. Nan-ninga Uitterdijk (Zwolle 1904).

I dette handelsarkiv gives betydningsfulde supplementer til skildringen af handelsforholdene i Lissabon (priser og markedsforhold), men ikke mindst kronhandelens vanskeligheder under statens svækkede likviditet, der tvang den til at bortforpagte krydderihandelen og straks sælge den statslige halvdel til dens kreditorer. Her skal der kun belyses eet forhold, nemlig Lissabons begrænsede muligheder paa de nye afsætningsmarkeder for indiske varer. Det hollandsk-portugisiske handelshus Cunertorf-Snel var ret anseligt og stod næppe tilbage for samtidige købmænd i Holland m.h.t. organisation og handelsteknik; i hvert fald anvendte det saavel veksler, bodmeri og andre kreditformer som leveringshandel, om end man som hollænderne mest holdt sig til den saakaldte *retorno*-handel, hvor det gjaldt om at omsætte den investerede handelskapital i stadig nye ladninger saa hurtigt og hyppigt som muligt. Det initiativrige handelshus havde fattet den tilsyneladende kloge beslutning at vove en *aventure* ved direkte fart til Danzig, hvor den udsendte Jan Jansz. skulde skaffe hurtig *retorno* i hvede for peber. Man haabede paa mange *schoene hazaerden* ved direkte og hyppig information om markedsforhold, og man ventede, at den indskudte handelskapital i det mindste skulde doubleres ved hver hen- og returrejse.

Resultatet blev det stik modsatte: tab, kiv, opløsning og tilsidst handelshusets fallit. Brevvekslingen angiver ogsaa aarsagen: Da krydderiflaaden fra Indien først indfandt sig i Lissabon i august maaned, kunde man først det følgende foraar sende det nye peber til Danzig, og herfra kunde man først faa returladning i hvede af den nye høst, »og saaledes maa man altid have sin kapital halvandet aar undervejs, før man faar sine penge tilbage«. Hollænderne kunde derimod, som de bevarede certepartier og rederiregnskaber viser, foretage to fuldstændige *deurgaende reizen* mellem Portugal—Spanien og Balticum samt retur til Holland i samme kalenderaar. Dertil kommer, at man i Amsterdam i kraft af den gunstige mellembeligheden langt bedre kunde holde sig underrettet om priser og markedskonjunkturer over hele Europa end paa den iberiske halvø.

Denne forskel har været afgørende. Med stor dygtighed havde hollænderne udnyttet deres gunstige beliggenhed og udbygget deres effektive handelssystem, saa deres store og smaa handelshuse var i stand til at udbygge og øge deres handelsomsætning. Herunder var de ogsaa i stand til at stimulere afsætningsmarkedet for de nye luksusvarer, som det 16. aarhundredes pengerigelighed efterhaanden havde givet nye kredse mulighed for at føje til de livsvigtige produkter. Der gaar ogsaa en lige linie fra de investerings- og reinvesteringsformer i de smaa hollandske handelselskaber via de saakaldte *Voorcompagnien*, der organiserede de ældste hollandske handels ekspeditioner til Indien og videre til det egentlige ostindiske kompagni, der udnyttede erfaringerne fra disse forløbere.

Samspillet i den asiatisk-europæiske vareudveksling omfattede ogsaa en sekundær handelsrute, der førte det merkantile kredsløb tilbage til den nære Orient via Rusland og Polen; denne forbindelse er imidlertid lidet paaagtet og mindre oplyst siden vikingetiden, hvor struktur og bevægelse var en anden. Men den hører med i det merkantile balancespil. Siden 1930'erne har man for det 16. og 17. aarhundrede diskuteret den skæve balance i udvekslingen af varer mellem Vesteuropa og Østersøområdet, dels som »transitbalancen« i Øresund paa grund-

lag af sundtoldsregnskaberne, og dels ud fra opstillede handelsbalancer for en række Østersøhavne fra Danzig og Königsberg til Narva og Viborg.³ Man har endnu ikke midler til at oplyse og vurdere disse grove balancer i enkeltheder, men at balancen i Øresund, der ud fra sundtoldernes priser viser mere end dobbelt værdi for varer ud fra end ind i Østersøen, har været skæv, findes bekræftet af de store eksportoverskud fra de baltiske havne, der i stor udstrækning modtog rede penge eller i nogen grad veksler som udligning. Fra disse havnebyer kan man følge sølvets og guldets vej ind til det indre af Rusland og Polen, og samtidige rejseberetninger er enige om at meddele, at Vestens mønter ved siden af pelsværk og huder anvendtes til betaling i de orientalske handelscentre, fra hvilke de østeuropæiske lande til gengæld modtog silke, tæpper, vaaben samt krydderier.⁴ Om denne handel mangler endnu alle kvantitative oplysninger; men den slutter ringen, kredsløbet.

Min anmeldelse har fjernet sig langt fra den foreliggende afhandling, og den er tilmed formet som en syntesehistorikers syn paa en historikers afprøvning af modelforskningens muligheder. Personlig havde jeg foretrukket en ren syntetisk formet konklusion paa det mægtige og saa dygtigt gennemarbejdede stof, men maa indrømme, at forf. samtidig har haft et andet og fuldt berettiget formaal, nemlig at vise modelforskningens begrænsning.

For en historiker er det dog ikke nok at afgøre, om den opstillede model holder eller ikke. For den snævre modelforsker kan den nordiske vikingekøbmand og Sindbad Søfareren staa side om side med dette værks Hovhannes, og han skiller sig heller ikke ud fra de karavanekøbmænd, Carsten Niebuhr siden fulgte, eller de markedskøbmænd, som Van Leur iagttog i dette aarhundrede. Men selv om alle disse vandrekøbmænd (eller *pedlars*) kan indgaa som fælles type i modelforskningens strukturelle system, saa er der dog sket et og andet i de mellemliggende aarhundreder. Alle disse omrejsende købmænd har følt, at de levede i et dynamisk samfund, og at deres funktioner og vilkaar har været under fortsat omformning — under indflydelse af statslig magt, individuelt initiativ, tekniske nydannelser og ændringer i religiøse, moralske og sociale forhold. Det er fremdragelsen, forstaaelsen og forklaringen af disse omdannelsesprocesser, der interesserer forskeren, naar han arbejder som historiker. Historikeren maa ikke undlade at benytte modelforskerens forfinede begrebsapparat og sindrige analysemetoder, men han maa aldrig glemme, at hans egentlige indsats som historiker ligger mellem problemstillingen overfor kilder, metode og modeller paa den ene side og forklaringen af den historiske virkelighed som slutresultat paa den anden side.

³ Om transitbalancen: Aksel E. Christensen i *Conventus primus historicorum Balticorum Rigae 1937* (Riga 1938) s. 398 ff. og i *Dutch Trade to the Baltic* (1940) s. 428, Eli F. Heckscher i (Sv) *Hist. Tidskr.* 1942 og i debat mellem Heckscher og Ch. Wilson i *The Econ. Hist. Rev.* 2. Ser. I-IV (1949-51). Om baltiske handelsbalancer: A. Attman: *Den ryska marknaden i 1500 talets baltiska politik 1558-1595* (Lund 1944), især kap. I, v og i *The Russian and Polish Markets in International Trade 1500-1650* (Göteborg 1973), især kap. V.

⁴ Foruden Attman henholdsvis s. 114 ff. og s. 189 ff. især A. Mączak i *The Scand. Econ. Hist. Rev.* XVIII (1970) og nedenfor af A. Mączak.

Af det fremførte fremgaar klart, at forf. ved sin strukturforskning efter min mening har ydet ikke mindre værdifulde bidrag til syntesehistorikeren end til modellforskeren. Afhandlingen røber, at forf. har rige forudsætninger for at give os en afrundet syntese om dette saa dynamiske og sammensatte samspil og modspil mellem europæere og asiater, der udgør en mægtig eengangsforeteelse, som næppe lader sig indordne i nogen model, men som kan blive et fornemt mønster hvorfra historikere og modellforskere kan hente motiver og inspiration.

Aksel E. Christensen

Replik til professor Aksel E. Christensen

Professor Aksel E. Christensen og *Historisk Tidsskrift* har venligt givet mig mulighed for her skriftligt at fortsætte den diskussion, som anmelderen og jeg indledte under forsvaret af disputatsen, og som vi, i al fald for mit vedkommende med stort udbytte, har fortsat siden. Hensigten med det følgende er således ikke at anmelde anmeldelsen, men at markere nogle synspunkter, der forhåbentlig vil vise, at vor fredsommelige uenighed er mere end blot forskellen mellem »en ældre historicus, der ikke er fortrolig med modellforskning« og en yngre ditto, der er opvokset i modellflyvningens tidsalder.

Lad mig for det første præcisere, at »Carracks, Caravans and Companies« er en bog om et kontinuitetsbrud. Det har ikke, som af anmelderen antaget, været hensigten at skrive om »ændring i struktur og nyformning af handelsformer og -teknik under mødet mellem europæiske og asiatiske handelsfolk, alt mens initiativ og dominans gled over fra portugisernes statsdirigerede monopolhandel til de private hollandske og engelske handelskompagnier« (Anm. s. 59). Min hensigt er ikke at skildre en udvikling, men at forstå et kontinuitetsbrud, problemet er formuleret på indledningens første side: »Hvordan kunne kompagnierne triumfere, hvor portugiserne havde givet op? Hvorfor måtte den transkontinentale handel, der gennem et århundrede havde modstået portugisernes konkurrence og blokadeforsøg, give op over for kompagnierne?« (Afh. s. 9).

Dette sigte er naturligvis bestemmende for de anvendte metoder, herunder komposition og terminologi, og for tesen. Udgangspunktet var, som det vel oftest er det for en historiker, en analyse af begivenhedsforløbet, ikke blot omkring Hormuz, men overalt hvor de tre parter, bissekræmmerne, portugiserne og kompagnierne, mødte hinanden i konflikt eller konkurrence i de afgørende årtier. Men jo nærmere jeg kom de personer, der havde været i begivenhedernes centrum, jo fjernere var jeg fra en forståelse af det rejste problem. Mangelen på svar i kilderne var i sig selv et svar, de mennesker, der befandt sig midt i begivenhederne, forstod ikke hvad der skete, de handlede rationelt ud fra deres forudsætninger, men deres forsøg på at påvirke historien gennem deres beslutninger og handlinger var så hjælpeløse som deres forståelse var begrænset (Afh. s. 209—210).

Der er heri intet usædvanligt, tilværelsen kan være mere uoverskuelig i nogle perioder end i andre, det sædvanlige vil vel være, at mennesker handler delvis i

blinde på grundlag af utilstrækkelige informationer, og først historikeren ved, hvilke handlinger der var effektive, og hvilke der var futile. Men det sætter historikeren i en penibel situation, hvis han vil besvare et spørgsmål, der ligger uden for kildernes horisont. Den måde historikere sædvanligt kommer uden om problemet på, er at afhumanisere det, man inddrager eksterne faktorer af en vis størrelse og autencitet, den amerikanske sølvstrøm, søherredømmet, Nederlandenes gunstige beliggenhed, men forklaringer af denne type er ikke fuldt tilfredsstillende, — bl. a. fordi man kan formode, at næranalyse af de eksterne faktorer igen vil kræve inddragelse af eksterne faktorer . . .

Jeg har prøvet at gå en anden vej, jeg har søgt at blive inden for undersøgelsesfeltet ved at opfatte de konkurrerende parter som strukturer og konflikten mellem dem som en strukturkrise, dvs. en konfrontation mellem fundamentalt forskellige institutionelle komplekser. Ad den vej er det efter min mening muligt at opnå tre ting, man kan begrænse sig til de data, der er givet med det undersøgte kilde-materiale, man kan bevare respekten for de historiske personer, fordi selv deres mest absurde handlinger kan placeres i deres rette sammenhæng, og man kan isolere forskelle mellem tabere og sejrherre, der på tilfredsstillende måde forklarer kontinuitetsbruddet. Der holder undersøgelsen op, men ikke historien, det er selvsagt, at de strukturelle ejendommeligheder, der er fremhævet, repræsenterer lige så mange nye historiske problemer.

En myte vil måske kunne illustrere tankegangen bedre end mange fremmedord. I den amerikanske vise om John Henry borer jernbanearbejderen John Henry om kap med et dampbor. Helten sejrer over innovationen, han borer fjorten fod, dampboret kun ni, — »but he laid his hammer down and he died.« Målt efter de fleste menneskelige målestokke var John Henry større end manden bag dampboret, men han tilhørte den tabende struktur, han præsterede det ypperste ud fra sine egne forudsætninger, men han var stillet i en situation, hvor selv den heroiske gentagelse af rationel adfærd var nyttesløs. Manden med hammeren kunne ikke i længden sejre over manden med dampboret. Der er på den anden side ingen grund til at betvivle John Henrys sunde fornuft, han var en tragisk skikkelse, der handlede rationelt ud fra den struktur, han tilhørte. Hans adfærd viste kun, at han ikke havde forstået et ord af den industrielle revolution.

De menneskelige vilkår er som regel en del mere uoverskuelige end myterne, og et handelskompagni er et meget mere kompliceret stykke værktøj end en damphammer, selv om det er lige så menneskeskabt og lige så historisk som dampmaskinen. I den foreliggende undersøgelse var det muligt at afgøre, hvilke strukturer, der stod over for hinanden, eksperimentet var at stille det spørgsmål, om der i strukturerne var træk, der kunne forklare deres fremgang eller undergang. »Spørgsmålet, hvorfor triumferede kompagnierne, hvor portugiserne kom til kort? er dermed omformuleret til: Var der i kompagniernes struktur træk, der, sammenholdt med de konkurrerende institutioner, kan forklare deres succes?« (Afh. s. 11).

En komparativ undersøgelse af denne art forudsætter ikke brugen af modeller i betydning af apriorisk bestemmelse af de variable, tværtimod, det ville være selvmodsigende, når opgaven er gennem den empiriske undersøgelse at finde frem til de træk, der kan forklare fremgang eller undergang. Ordet model forekommer da

også kun en gang i afhandlingen (s. 21), hvor det forkastes. Sinbad Søfareren og den islandske torskekrig kan inspirere ved at afsløre tilsyneladende meget sejlivede strukturer, eller måske rettere idealtyper, men de kan intet bidrage til at løse det konkrete historiske problem, det kan kun en analyse af de strukturer, der stod over for hinanden i netop denne konflikt.

Og hermed er jeg fremme ved det efter min mening virkeligt perspektivrige i uenigheden mellem professor Aksel E. Christensen og mig. Vi er (tror jeg da) enige om, at historikeren er alene med kilderne, og at han ikke kan påtvinge fortiden sine bedrevidende abstraktioner. Men jeg øjner en mulighed for gennem struktursammenligningen at nå frem til abstraktioner, der er relevante, om ikke altid synlige, for fortidens mennesker, at finde grænserne for deres handleevne, og dermed gøre det muligt at bygge bro mellem det varige, strukturerne, og begivenheden.

Niels Steensgaard

Redaktionel tilføjelse:

Det kan oplyses, at den danske udgave af dr. Steensgaards bog er udsolgt; den foreligger imidlertid nu — dog med udeladelse af det danske resumé — i en amerikansk version under titlen: *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of Caravan Trade*. Chicago & London, University of Chicago Press 1974. \$ 15; uib. \$ 4,95.