

værdi i 1760'erne, og omvendt falder tallene for den »godartede« årsag D. I begge tilfælde for at vende sig til det bedre efter 1786. Altså indikation på den stik modsatte udvikling. Fortsatte og mere detaljerede analyser vil givetvis gøre billedet mere nuanceret, end Fridlev Skrubbeltrang gennem sin meget omfattende og derfor nødvendigvis noget mere summariske undersøgelse har kunnet tegne det. Ud af denne stigende nuancering af vor viden om fæsteforholdene toner desuden frem en modificeret opfattelse af vilkår og tilstande i det af godssystemet dominerede danske landbosamfund.

Det indbyrdes afhængighedsforhold mellem godsejer og fæstebonde fremhæves i Fridlev Skrubbeltrangs bog stærkere, end det normalt tidligere er sket. »Man har hidtil malet fæstebøndernes tilværelse i 1700-tallet og frem til de store landboreformer i mørke farver . . . Men der er udviklingstendenser, som for fæstebondeflertallets vedkommende modsiger den traditionelle opfattelse«, siger forfatteren (s. 214). Opfattelsen af stavnsbåndet er væsentligt mere afdæmpet og differentieret, end vi er vant til: »Stavnsbåndslovgivningens virkninger kan ikke fastslås med sikkerhed« (s. 186), »Det vil være en misforståelse at anse stavnsbåndet for énsidigt bonde-undertrykkende, som de fleste landbohistorikere hidtil har skildret det« (s. 187), »Loven gav godsejerne tvangsmidler i hænde, men det er sandsynligt, at gårdbrugernes interesse i at sikre slægtens fortsatte fæstebesiddelse i langt højere grad bidrog til at holde gården besat« (s. 189). Jeg mener, at forfatteren stort set har ret i disse vurderinger, selv om jeg måske nok er lidt skeptisk med hensyn til muligheden for at uddrage dem alene af det fremlagte talmateriale fra fæsteundersøgelserne. Det giver jo nemlig, så vidt jeg kan se, ingen mulighed for at få tilstandene under stavnsbåndet sat i relief, fordi vi fra den forudgående tid kun har brugbare tal fra et enkelt tiår 1720–29. Og de er utvivlsomt stærkt påvirkede af den forudgående lange krigsperiode (Den store nordiske krig). Og jeg tror dog ikke, at Skrubbeltrang vil gå så vidt i sin modificering af vurderingen af stavnsbåndet, at han på grundlag af den meget markante forbedring af tallene i hans fæsteundersøgelser, som sker fra 1720'erne til 1730'erne, vil hævde, at stavnsbåndet betegnede den største forbedring af fæstebøndernes vilkår. Denne såvel som de senere tidsmæssige fluktuationer i tallene stavnsbåndsperioden igennem peger efter min opfattelse nærmere i retning af, at de afspejler faktorer som de økonomiske konjunkturer og befolkningsudviklingen (forøgelsen) i et meget kompliceret samspil.

Jeg er klar over, at de skeptiske bemærkninger, jeg har fremført mod Fridlev Skrubbeltrangs fæsteundersøgelser, kan efterlade indtrykket af en ret kritisk holdning til hans bog. Lad mig derfor til slut endnu en gang slå fast, at der er tale om et, som man kunne vente det, særdeles kompetent arbejde, der vil blive stående som et hovedværk i dansk landbohistorie, ja i dansk historie overhovedet. Og de fæsteundersøgelsesresultater, som er fremlagt heri, er så centrale og så inspirerende, at de utvivlsomt vil blive videreført af kommende landbohistorisk forskning. Netop derfor er det så vigtigt, at mulige problemer og faldgruber i metodikken og kildematerialet bliver erkendt og grundigt debatteret.

*Jens Holmgaard*

*Anders Monrad Møller: Fra galeoth til galease. Studier i de kongerigske provinser søfart i det 18. århundrede. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1981. 223 sider + 165 sider bilag på mikrofiche.*

Afhandlingen, der har indbragt sin forfatter den filosofiske doktorgrad ved Odense Universitet, har sat sig som mål at nå frem til et sikrere talmæssigt grundlag for at vurdere størrelsen af provinsens handelsflåde i årene 1700–1807 og at belyse anvendelsen af han-

delsflåden på forskellige transportruter. Det sidste forhold gør det endvidere nødvendigt også at se på konkurrenceforholdet mellem provinsens skibe og skibe fra andre dele af monarkiet, der deltog i transporter på de samme ruter.

Bogens første del søger at finde frem til oplysninger om hvert toldsteds handelsflåde i hvert enkelt år i perioden. I mange tilfælde har det været muligt at benytte samtidige årlige indberetninger til forskellige kollegier, men det har krævet en gennemgang af et overordentligt stort arkivmateriale at finde de enkelte indberetninger, som kun for få års vedkommende ligger samlet på de steder, hvor man skulle forvente det. Mange er fundet ved at følge kommandovejen fra lokalmyndighed til kollegium, andre i forskellige kommissioners arkiver og atter andre i samtidig litteratur eller på helt tilfældige steder i arkiverne. Hvor det trods et stort eftersøgningsarbejde ikke er lykkedes at finde årsindberetninger, er i stedet foretaget en egen bearbejdelse af regnskabsmateriale – toldregnskaber i de få tilfælde, hvor disse er bevaret, og ellers akciseregnskaber, som findes bevaret i noget rigeligere omfang. Teknikken har her været, at man ved at gennemgå tolddistriktets toldprotokol eller akciseregnskab for det pågældende år skib for skib har fundet frem til, hvilke skibe fra distriktet, der er omtalt i regnskaberne, og anset disse for at udgøre stedets handelsflåde.

Forudsætningen for at få et rimeligt resultat er, at der ikke er tale om oplægninger i større stil, og at der ikke findes skibe på stedet, som kun anvendes i fart på andre havne. Det første forhold antages ikke at have spillet nogen større rolle, uden at der dog gøres nærmere rede for hvorfor, og det er i hvert fald muligt at påvise eksempler på, at skibe lå stille i hele år,<sup>1</sup> men hvor almindeligt det har været, er det svært at udtale sig om. Skibe, der kun anløb fremmede steder, findes i et vist omfang,<sup>2</sup> men navnlig sent i perioden, hvor egne beregninger næsten ikke anvendes. Man må dog rent metodisk stille et spørgsmålstejn ved en fremgangsmåde, der først anser disse skibe for at være sjældne, og bagefter anvender det fremfundne materiale til at vise, at skibene var stærkt bundet til egne havne, og det er kun, fordi de egne bearbejdelser giver et rimeligt resultat, hvor de er foretaget samtidig med, at der foreligger officielle indberetninger, at man kan båbe på, at det samme gælder for andre toldsteder med anden anvendelse af den hjemmehørende tonnage.

Resultatet af arkiveftersøgning og egne bearbejdelser, er, at der opnås en stort set total dækning for sidste halvdel af det 18. århundrede, men en noget mere spredt for århundredets første halvdel. Der kan dog på trods heraf næppe være tvivl om, at det hovedresultat, der nås frem til, nemlig at provinshandelsflåden svinger omkring et niveau på 6–7.000 kommercelæster fra 1700 til 1740 og derefter fordobles til omkring 14.000 læster ved periodens slutning, ligger tæt op ad det faktiske forløb. Undersøgelsen viser tillige, at væksten har været særligt stærk mellem 1740 og 1760 og i 1780'erne. Det sidste kan næppe overraske så meget, når man tager den almindelige konjunktursituation i monarkiet i betragtning, hvorimod den tidlige vækstperiode er en ny erkendelse. Bogen forsøger kun i ringe omfang at vurdere årsagerne hertil, men en sådan analyse skal søges nedenfor.

I undersøgelsen søges desuden draget en række konklusioner med hensyn til den geografiske fordeling af handelsflåden, hvor der især gøres meget ud af Dragørs fremvækst og af Østjyllands relative tilbagegang. Man kunne nok i forbindelse med, at der andetsteds i bogen gøres rede for, at hjemstedsbetegnelsen var et noget tvetydigt begreb, have

<sup>1</sup> Se f. eks. Admiralitets skibslister for Odense 1787, Søetatens arkiv, admiralitetet, indkomne sager 730/3414.

<sup>2</sup> Det fremgår f. eks. af konsulatsindberetninger fra perioden.

ønsket sig en nærmere redegørelse for, om dette kan tænkes at have indflydelse på den geografiske fordeling. Sejladsundersøgelsen viser således, at Dragørskibene i vidt omfang afløste mindre skibe fra København i provinsfarten efter 1740. Kan det tænkes, at nogle af skibene var de samme, som uden større ændringer i kapital- og mandskabsforhold skiftede hjemstedsbetegnelse fra et tidspunkt til et andet? Det er også karakteristisk, at nogle af de større »østjyske« skibe, der i 1730'erne sejlede mellem Østjylland og København havde et rutemønster, der viser en overvintring i København.<sup>3</sup> Var det »rigtige« østjyske skibe eller havde de en eller anden form for tilknytning til hovedstaden, som senere fik en fastere form, der medførte, at de i kilderne mistede den østjyske hjemstedsbetegnelse? Besvarelsen af sådanne spørgsmål ville kræve en anden og særdeles arbejdskrævende undersøgelsesform, hvor man fulgte enkeltskibes skæbne. Dette har ligget uden for denne undersøgelses rammer, men ville være et frugtbart arbejdsfelt til belysning af en række forhold, som i bogen mere har karakter af hypoteser.

Bogens første del indeholder endelig en klar gennemgang af problemer omkring den samtidige form for skibsmåling og af udviklingen i de skibstyper, der anvendtes i provinshandelsflåden.

Afhandlingens anden del har til formål at belyse, hvorledes provinshandelsflådens skibe anvendtes, men på grund af den anvendte måde at bearbejde kilderne på, er det i nok så høj grad blevet en undersøgelse af skibsfarten til og fra de danske provinstdistrikter. Grundlaget er en edb-registrering af alle skibsanløb til danske provinshavne, af provinsskibe til København og af andre skibe fra provinsen til København i de tre år 1733, 1769 og 1798. Disse år er valgt, fordi de er gået nogenlunde ubeskadiget gennem de ellers meget omfattende kassationer af det 18. århundredes toldregnskaber. Den indadgående trafik er valgt, fordi man ved denne kan være mere sikker på, hvor skibet kommer fra, og dermed på skibets rute end ved den udadgående trafik, hvor der kan være ændret destination undervejs.

Der kan rejses visse indvendinger mod denne begrænsning. Hvis al trafik foregik mellem danske havne indbyrdes og/eller som returrejser mellem hjemhavn og en fremmed havn, ville metoden være indvendingsfri, og det er bogens opfattelse, at det var det normale, men der er kun i et vist omfang ført kontrol herfor, og en del af kontrollen – brug af søpasprotokoller og sund- og strømtoldgodtgørelser – omfatter især den sidste del af perioden, hvor der spores en vis ændring i det ellers postulerede stive sejladsmonster. Er det måske, fordi man her kan kontrollere det?

Kontrollens svaghed ligger først og fremmest i, at den ikke opfanger en trekantsejlad på ruten dansk provinshavn – en nordsø- eller kanalhavn i Tyskland, Holland, Frankrig eller England – en norsk havn – en dansk provinshavn. Her vil kun det sidste led blive registreret. Ligeledes opfanges ikke sejlads mellem flere udenlandske Østersøhavne indbyrdes. Det er let at finde enkeltseksempler på, at sådanne rutemønstre fandtes, dels i forskellige samtidige indberetninger,<sup>4</sup> dels ud fra det forhold, at der hyppigt er større skibe ved toldstederne, som kun er repræsenteret ved en enkelt sejlads ind i oktober eller november måned, men det er vanskeligt at få indtryk af, hvor almindeligt dette forhold var.

Som et noget groft mål for, om der i løbet af perioden var ændringer i »det stive sejladsmonster til og fra hjemstedet« kan anvendes den kvotient, der er beregnet i tabel 1 på grundlag af bogens grundmateriale. Tabellens tal tyder på, at det kun var i enkelte byer, at skibenes anløb af hjemhavnen blev sjældnere i periodens slutning, men ændrin-

<sup>3</sup> Jvf. eksemplet nedenfor i tabel 3.

<sup>4</sup> Se f. eks. de meget udførlige sejladsindberetninger, der indsendtes fra tolddistrikterne i 1778.

Tabel 1: Beskæftigelse af egen handelsflåde på egen havn 1733-98  
(Egne skibe indsejlet/samlet egen handelsflåde).

Havn/ tolddistrikt	1733		1769		1798	
	skibe	kml	skibe	kml	skibe	kml
Korsør .....	3,2	2,5	5,0	2,8	6,3	5,6
Bandholm ....	5,9	5,4	5,5	5,8	5,9	8,1
Nakskov .....	4,2	3,8	5,4	5,4	7,0	5,8
Svendborg ....	6,0	5,2	5,6	5,2	5,8	4,2
Nyborg .....	4,9	3,9	3,8	2,4	8,1	3,5
Odense .....	4,1	3,4	2,3	3,0	3,1	2,3
Fåborg .....	6,3	5,6	7,6	4,1	8,3	4,9
Horsens .....	4,0	3,4	3,3	3,0	5,3	4,8
Århus .....	3,9	3,5	3,7	3,0	4,0	4,0
Randers .....	3,2	2,5	3,8	3,6	2,7	2,3
Hadsund .....	5,4	5,4	3,3	3,2	5,3	5,2

gerne i kvotienten kan naturligvis også tages som et udtryk for en ændring i udnyttelsesgraden af skibene.

Selv om der formodentlig kan være grund til at nuancere det givne billede af anvendelsen af skibene noget, må man dog nok anse hovedresultatet, nemlig at skibene først og fremmest anvendtes i transporter til og fra hovedstaden og til og fra Norge som korrekt. Skibene sejlede her i konkurrence med hovedstadens skibe, der dog næsten forsvandt i sidste halvdel af århundredet, og med skibe fra Norge og hertugdømmerne. Af de sidstnævnte var det især skibe fra Ærø, der fik indpas på fragtmarkedet i løbet af århundredet.

Bogen omtaler udførligt, hvorledes de enkelte tolddistrikter var mere eller mindre specialiseret på Norges- eller Københavnerfart, men gør kun lidt ud af, hvorfor der opstod et større tonnagebehov på ruterne til og fra hovedstaden og Norge, selv om en nærmere analyse heraf ville kunne give en forklaring på, hvorfor provinshandelsflåden voksede (jvf. herom nærmere nedenfor).

Bogens tredje del har et mere heterogent indhold. Det omhandler skibenes mandskab og skibsfartens kapitalforhold samt forholdet til andre erhverv, først og fremmest købmandsstanden. Der anvendes vidt forskellige kildetyper, såsom borgerskaber, skifter og rent genealogisk materiale. En hovedtese i afsnittet er, at der skete en forskydning af skippemes bopæl, således at stadig flere kom til at bo uden for den egentlige købstadsjurisdiktion i hurtigt voksende søfartssamfund, f. eks. Dragør, Stige ved Odense, Fanø og Troense på Tåsinge. Baggrunden herfor skulle være, at man søgte at unddrage sig borgerskabsforpligtelsen og slap noget billigere i skat, trods myndighedernes forsøg på at beskattede dem efter samme principper som købstadbeboere.

De tal, der gives for skippere uden borgerskaber, f. eks. for Stigeskipperne, er dog ikke alarmerende høje, og ikke højere end de mangler, der kendes fra bysamfund, både for søfarende og for håndværkere og købmænd,<sup>5</sup> og det er allerede tidligt i århundredet almindeligt, at skippersamfundene pålignes kongelige skatter efter samme regler som borgerne i nærmeste by,<sup>6</sup> ligesom der foreligger adskillige beslutninger om at pålægge skipperne samme »borgerlige tyng« som andre byboer.<sup>7</sup> Det er derfor tvivlsomt, om man skal finde baggrunden for skippersamfundenes vækst i disse forhold.

<sup>5</sup> Se Per Boje, Danske Provinskøbmænds Vareomsætning og Kapitalforhold 1815-1847. Århus 1977, s. 43.

<sup>6</sup> Det gælder f. eks. ved den ekstraordinære formueskat i 1743.

<sup>7</sup> Se f. eks. Odense amts arkiv, breve fra Odense by, pk. 208, sag nr. 6/867 fra 1757.

Bogen giver samlet en god præsentation af det fremdragne kildemateriale, men dens største begrænsning ligger i, at materialet kun i begrænset omfang sættes ind i en større helhed, og hvor det gøres, er det oftest ved enkeltteksempler, hvis repræsentativitet det er vanskeligt at udtale sig om. Der forsøges i afslutningskapitlet at stille spørgsmålet »hvorfor«, men det siges samtidig, at det skorter på anvendelige tal til at foretage en sådan analyse.

Det er dog ikke helt rigtigt. Allerede i samtiden foretoges en omfattende indsamling af handelsstatistisk materiale, og selv om det nok har store unøjagtigheder på grund af det omfattende smugleri, kan det alligevel give et noget sikrere billede til at bedømme drivkræfterne bag søfarten end det mere usikre helhedsindtryk, der fås af bogen.

Nogle eksempler på dette skal gives i det følgende: Det fremgår klart af en række enkeltomtaler af skibslaster i bogen, at *brændetransporten* til København har spillet en stor rolle for transportbehovet, men det er ikke muligt at få et indtryk af, hvor stor en rolle det har spillet. Der findes imidlertid samtidige oplysninger om brændeforbruget i København, som er gengivet i tabel 2. Man regnede i samtiden med, at der kunne rummes to favne brænde pr. kommercelæst, og det betyder, at tilførslerne fra den danske provins har krævet fra 10.000 til 20.000 kommercelæster skibsrum pr. år. Ifølge bogens oplysninger indkom der til København fra provinsen i 1769 i alt 21.000 kommercelæster og 32.000 læster i 1798. Det vil altså sige, at ca. halvdelen af skibene har været lastet med brænde. Dette giver en enkel og formodentlig ret sikker bekræftelse af bogens tese om brændets betydning.

Tabel 2: Københavns forsyning med brænde 1760-95 (favne).

Arlig gns.	Fra fremmede stæder (incl. hertugdømmerne)	Fra indenlandske stæder søværts	Gennem portene	I alt
1760-64	17459	23011	4886	45356
1765-69	21012	21561	3222	45795
•				
•				
1783-87	30856	29432	1451	61739
1788-92	22733	38372	1136	63341
1793-95	27187	25354	1361	53902

Kilder: 1760-69: Generaltoldkammeret, Reviderede regnskaber, København, 1769 A.

1779-88: Mallingiana, Handel IV E.

1784-96: Fr. Thaarup, Journal og Haandbog for Kjøbenhavnere, 1797, Bd. I, s. 346.

I transporten af brændet spiller også fordelingen på leverandørområder en stor rolle i bogen. Her er en af ternerne, at Dragørskibene vandt frem, fordi de var mere fleksible end skibene, der var hjemmehørende på den jyske østkyst, men man burde måske snarere udtrykke det sådan, at de boede på et mere belejligt sted.

Forsyningerne kom i 1730'erne hovedsagelig fra Djursland, men hovedstadens krav var så store, at skovene var ødelagte omkring århundredets midte. Det fremgår f. eks. klart at oplysningerne i Pontoppidans Danske Atlas, hvor der for Århus tales om »Mangel paa Ildebrand - Skovene aftager - gjør mærkelig Forskiel imod de forbigangne Tider« og for Æbeltoft om at »siden Skovene bleve ophugne . . . mistede Byen en Deel af sin Næring med at transportere Brænde«. I stedet blev transporterne forskudt mod syd til Vejle- og Koldingegnen, hvor f. eks. Barritskovs skovområder blev stærkt forhugget i århundredets

sidste halvdel. Transporterne fra Djursland deltes mellem lokale skippere og små københavnerskibe. Transporterne fra de sydligere fjorddistrikter skete derimod hovedsagelig med Dragørskibe – Vejle og Kolding havde kun meget små handelsflåder.

*Tabel 3:* Sejladsmønster for skipper Niels Christensen af Grenå, 27 kommercelæster, i 1733 (Han repræsenterer 21 % af de indkomne skibe til Grenå med egne skibe).

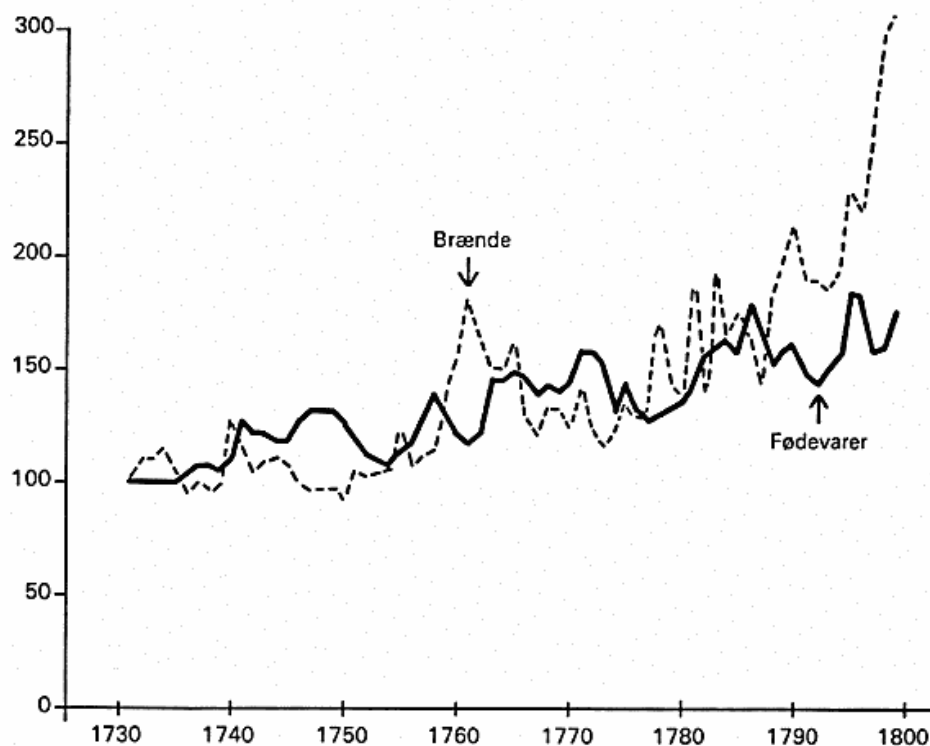
27. 3.1733 ank. Grenå fra Kbh.	13. 4.1733 ank. Kbh. fra Grenå
22. 4.1733 - - -	6. 5.1733 - - -
27. 5.1733 - - -	2. 6.1733 - - -
20. 6.1733 - - -	3. 7.1733 - - -
28. 7.1733 - - -	12. 8.1733 - - -
3. 9.1733 - - -	12. 9.1733 - - -
24. 9.1733 - - -	5.10.1733 - - -
6.11.1733 - - -	23.11.1733 - - -

Antal dage mellem anløb København og anløb Grenå ved de enkelte rejser: 9, 21, 18, 25, 22, 12, 32.

Antal dage mellem anløb Grenå og anløb København ved de enkelte rejser: 17, 14, 6, 13, 15, 9, 11, 17.

Kilde: Undersøgelsens edb-registrerede grundmateriale.

*Figur 1.* Prisindex (1731 = 100)



Kilde: Grundmaterialet til Poul Thestrup: *The Standard of Living in Copenhagen 1730-1800*, København 1971, jf. bogen side 275.

Men hvordan var denne handel organiseret? Hovedindtrykket, man får af bogen, er, at den enkelte skipper sejlede rundt og handlede på egen hånd. Men er bogens eksempler typiske? Der fandtes et københavnsk brændemagasin allerede fra 1741, og mange af de større københavnske købmænd havde betydelige private brændelagre. Det gælder f. eks. også om agent Bodenhoff, der stod for en stor del af brændeimporten fra Barritskov. Dette tyder på en fastere organisation af brændetransporterne, og i samme retning trækker det store antal returrejser, som et skib kunne nå på et år (jvf. tabel 3). Man kunne næppe nå så hurtigt afsted medmindre der på forhånd lå faste aftaler om leverancer og et velorganiseret system både ved indladning og udlosning. Hvis det var tilfældet, måtte skippere ved endestationerne, der havde personlige forbindelser med enten sælger eller køber have et fortrin, og det kan være en årsag til, at Grenå- og Æbeltoftskipperne gled ud, da markedet forskubbede sig sydpå i Jylland. Dragørskipperne boede da på et mere velegnet sted og kunne få en stor markedsandel uden konkurrence fra skippere i afskibningsområderne.

I forbindelse med bogens tese om en »det 18. århundredes energikrise«, som alene er baseret på oprettelsen af den kongelige brændehandel i 1782, kan det også være nærliggende at søge efter sikrere vidnesbyrd. En måde at gøre dette kunne være at se på prisudviklingen på brænde sammenlignet med andre priser – nutiden vil vide, at energiprisen er meget følsom over for ændringer i forsyningernes omfang. Udviklingen kan ses i figur 1, hvoraf det fremgår, at brændepriserne afviger markant fra det almindelige prisniveau omkring 1761 og fra slutningen af 1780'erne. I 1760'erne er årsagen mangel på pommerske tilførsler under syvårskrigen, som dog fra 1762 modvirkedes ved at skifte til en anden energikilde, stenkul. Derimod synes der i slutningen af århundredet at have været en nedgang i tilførslerne fra provinsen, men baggrunden herfor kendes ikke.

Den anden hovedvare i transporterne fra provinsen til hovedstaden synes at have været *korn*. Heller ikke her giver bogen nogen sikker viden om, hvor meget skibsrum korntilførslerne krævede, og det er noget vanskeligere at give makrotal, fordi konsumtionen først opkrævedes ved formaling og derfor ikke er opdelt på, om kornet ankom fra søsiden eller gennem portene. Såfremt alt kom kom ad søvejen, fås det i tabel 4 viste resultat, som svarer til omkring en fjerdedel af den tonnage, der kom til København fra provinsen i de tre udvalgte år 1733, 1769 og 1798, d.v.s. at korntransporterne for søfarten har spillet en mindre rolle end brændetransporterne i normalår.

Det ses også af tabel 4, at væksten i tonnagebehov er stærkest mellem 1740 og 1760 og omkring 1780, altså netop i de perioder, hvor provinshandelsflåden vokser stærkest. Samtidig passer væksten også med stigninger i antallet af børnefødsler i København af

Tabel 4: Københavns kornforbrug 1730-99.

Arligt gns.	1000 tdr. korn	Transportbehov kml.
1730-39	156	3900
1740-49	164	4100
1750-59	186	4650
1760-69	204	5100
1770-79	204	5100
1780-89	253	6325
1790-99	257	6425

Kilde: Poul Thestrup, *The Standard of Living in Copenhagen, 1730-1800*. Kbh. 1971, s. 157 ff.

omtrent samme relative størrelse,<sup>8</sup> således at det er muligt, at en væsentlig faktor bag den større handelsflåde er en befolkningstilvækst i København, som krævede øgede tilførsler af levnedsmidler og formodentlig også af brændsel.

Hvis det er korrekt, at vi har en sammenhæng, der går i form af stigende aktivitet i København, øget indvandring til København, større tilførsler af nødvendighedsvarer til hovedstaden, øget aktivitet i provinsen blandt andet på skibsfartsområdet, vil det sætte den ekspansive erhvervs politik under Frederik V – altså den ældre Bernstorffs manufakturpolitik i et fordelagtigere lys, end den ofte er blevet tildelt i tidligere fremstillinger.

I behandlingen af den anden hovedtransportvej for provinsskibene – *til og fra Norge* – er bogen noget tvetydig. Der gøres opmærksom på, at trætransporterne sydpå var mere tonnagekrævende end korntransporterne nordpå – hovedsagelig baseret på iagttagelser fra Randers i 1769. Men i bogens konklusion tales der om »Norges forøgede behov« og kun sekundært om »provinsens egen forøgede efterspørgsel«. Også her ville analysen have vundet ved nogle makrotal, som de kan ses i tabel 5. Korneksporten til Norge har kun kunnet fylde mindre end halvdelen af de skibe, der kom fra Norge, men der har været store forskelle fra tolldistrikt til tolldistrikt. Kornoverskud og træbehov fandtes af naturlige grunde ikke de samme steder, og der kan findes adskillige eksempler på skibe, der sejlede fuldtlastede til Norge og kom hjem i ballast. Det ser dog ud til, at det må være vækst i træbehovet i den danske provins, der har været den afgørende faktor for det større transportbehov i Norgesfarten, men det er svært at få et sikkert indtryk af, hvornår i århundredet væksten er sket, fordi vi ikke har årlige makrotal for træimporten, og den foreliggende undersøgelse har kun nogenlunde sikre tal for tonnagebehovet i 1733 og 1798.

Tabel 5: Dansk eksport af korn til Norge.

Ar	Korneksport til Norge (1000 tdr.)	Transport- behov (kml)	Indkommet fra Norge (kml)
1730-40	ca. 130	3250	1733:11.884
1763-71	268	6700	1769:15.000
1774-85	525	13125	1798:30.634
<i>Enkelthavne 1733:</i>			
Randers	12	300	688
Århus	43	1075	1285
Kalundborg	12	300	398
Korsør	10	250	383
Nakskov	10	250	401
Kerteminde	10	250	288

Kilde: V. Falbe-Hansen, *Stavnsbånds-Løsnigen og Landboreformerne 1*, Kbh. 1889, s. 35.

Forsøg som de ovenfor viste på at sætte bogens resultater ind i en større helhed ville have styrket argumentationen i en afhandling, som ellers er præget af grundighed og en stor arbejdsindsats.

Hans Chr. Johansen

<sup>8</sup> Jvf. Poul Thestrup, *The Standard of Living in Copenhagen 1730-1800*. Kbh. 1971, s. 132-33.