

## BOGANMELDELSER

Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497—1660, ed. Nina Ellinger Bang (og Knud Korst). Kbhvn. I. Tabeller over Skibsfarten. 1906. II. Tabeller over Varetransporten A & B. 1922, 1933. Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661—1783 og gennem Storebælt 1701—1748, ed. D:o D:o. I. Tabeller over Skibsfarten. 1930. II:1. Tabeller over Varetransporten 1661—1720. 1939. (Cit. resp.: T. 1497—1660 I, II A, B; T. 1661—1783 I, II).

*Arup, Erik:* [Rec. av T. 1497—1660 I.] *Nationalekonomisk Tidsskrift* (Kbhvn.) 3. R. XVII 1909.

*Huhnhäuser, Alfred:* ROSTOCKS SEEHANDEL VON 1635—1645 (nach den Warnemünder Lizenzbüchern). 1. Die Schifffahrt. Beiträge z. Gesch. d. Stadt Rostock VIII. Rostock 1914.

*Brakel, S. van:* SCHIFFSHEIMAT UND SCHIFFERHEIMAT IN DEN SUNDZOLLREGISTERN. *Hansische Geschichtsblätter* XXI, 1914.

*Brünner, E. C. G.:* DE WAARDE DER SKIBSFART-TABELLEN VAN NINA ELLINGER BANG VOOR DE KENNIS DER HANDELSGESCHIEDENIS VAN HOLLAND IN DE 16E EEUW. *Bijdragen voor vaderlandsche geschiedenis en oudheidkunde* IX. 1922.

*Friis, Astrid:* BEMÆRKNINGER TIL VURDERING AF ØRESUNDSTOLDREGNSKABERNE OG PRINCIPERNE FOR DERES UDGIVELSE. *Historisk Tidsskrift* (Kbhvn.) 9. R. IV, 1925.

*Bang, Nina:* LIDT AF DET MEGET ØRESUNDSTOLDREGNSKABERNE FORTÆLLER. *Tilskueren* XLIII, 1926: 2.

*Vogel, Walther:* BEITRÄGE ZUR STATISTIK DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM 17. U. 18. JH. *Hansische Geschichtsblätter* LIII, LVII, 1928, 1932.

*Christensen, Aksel E.:* DER HANDELSGESCHICHTLICHE WERT DER SUNDZOLLREGISTER. *Hansische Geschichtsblätter* LIX, 1934.

*Friis, Astrid:* SUNDTOLDREGNSKABERNE. *Scandia* VIII, 1935.

*Christensen, Aksel E.:* [Rec. av T. 1497—1660 och 1661—1783 I.] *Hist. Tidsskr.* (Kbhvn.) 10. R. III, 1935.

*Kownatzki, Hermann:* DIE BEDEUTUNG DER SUNDZOLL-LISTEN NACH DEN ELBINGER PFUNDZOLL-LISTEN. *Historisches Jhb.* (d. Görres-Gesellschaft) LVII, 1937.

*Christensen, Aksel E.:* SUNDZOLLREGISTER UND OSTSEEHANDEL. *Conventus primus historicorum balticorum Rigaë*. Riga 1938.

D:o, D:o: DUTCH TRADE TO THE BALTIC ABOUT 1600. *Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records.* (Ak. avh.) Kbhvn. 1941.

Här ovan ha upptagits titlarna dels på editionen av Öresundstullräkenskaperna dels på de viktigare bidragen till deras bedömning, de senare i kronologisk ordning. Det är ej min avsikt att i det följande på alla punkter hänvisa till de särskilda bidrag som belysa de olika frågorna, därför att av naturliga skäl flere författare ha framfört samma synpunkter och de meningsskiljaktigheter som tidigare ha förelegat nu till stor del kunna anses bilagda. Naturligtvis är det långt ifrån att det följande skulle kunna orientera i alla de omstridda punkterna; avsikten inskränker sig till att ge en summarisk översikt av källans karaktär, utgivningsprinciperna och källkritiken. I fråga om den första av dessa punkter, källans egen beskaffenhet, är jag visserligen hänvisad till redogörelserna i publikationernas

## BOGANMELDELSER

Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497—1660, ed. Nina Ellinger Bang (og Knud Korst). Kbhvn. I. Tabeller over Skibsfarten. 1906. II. Tabeller over Varetransporten A & B. 1922, 1933. Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661—1783 og gennem Storebælt 1701—1748, ed. D:o D:o. I. Tabeller over Skibsfarten. 1930. II:1. Tabeller over Varetransporten 1661—1720. 1939. (Cit. resp.: T. 1497—1660 I, II A, B; T. 1661—1783 I, II).

*Arup, Erik*: [Rec. av T. 1497—1660 I.] *Nationalekonomisk Tidsskrift* (Kbhvn.) 3. R. XVII 1909.

*Huhnhäuser, Alfred*: ROSTOCKS SEEHANDEL VON 1635—1645 (nach den Warnemünder Lizenzbüchern). 1. Die Schifffahrt. Beiträge z. Gesch. d. Stadt Rostock VIII. Rostock 1914.

*Brakel, S. van*: SCHIFFSHEIMAT UND SCHIFFERHEIMAT IN DEN SUNDZOLLREGISTERN. *Hansische Geschichtsblätter* XXI, 1914.

*Brünner, E. C. G.*: DE WAARDE DER SKIBSFART-TABELLEN VAN NINA ELLINGER BANG VOOR DE KENNIS DER HANDELSGESCHIEDENIS VAN HOLLAND IN DE 16E EEUW. *Bijdragen voor vaderlandsche geschiedenis en oudheidkunde* IX. 1922.

*Friis, Astrid*: BEMÆRKNINGER TIL VURDERING AF ØRESUNDSTOLDREGNSKABERNE OG PRINCIPERNE FOR DERES UDGIVELSE. *Historisk Tidsskrift* (Kbhvn.) 9. R. IV, 1925.

*Bang, Nina*: LIDT AF DET MEGET ØRESUNDSTOLDREGNSKABERNE FORTÆLLER. *Tilskueren* XLIII, 1926: 2.

*Vogel, Walther*: BEITRÄGE ZUR STATISTIK DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM 17. U. 18. JH. *Hansische Geschichtsblätter* LIII, LVII, 1928, 1932.

*Christensen, Aksel E.*: DER HANDELSGESCHICHTLICHE WERT DER SUNDZOLLREGISTER. *Hansische Geschichtsblätter* LIX, 1934.

*Friis, Astrid*: SUNDTOLDREGNSKABERNE. *Scandia* VIII, 1935.

*Christensen, Aksel E.*: [Rec. av T. 1497—1660 och 1661—1783 I.] *Hist. Tidsskr.* (Kbhvn.) 10. R. III, 1935.

*Kownatzki, Hermann*: DIE BEDEUTUNG DER SUNDZOLL-LISTEN NACH DEN ELBINGER PFUNDZOLL-LISTEN. *Historisches Jhb.* (d. Görres-Gesellschaft) LVII, 1937.

*Christensen, Aksel E.*: SUNDZOLLREGISTER UND OSTSEEHANDEL. *Conventus primus historicorum balticorum Rigaë*. Riga 1938.

D:o, D:o: DUTCH TRADE TO THE BALTIC ABOUT 1600. *Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records.* (Ak. avh.) Kbhvn. 1941.

Här ovan ha upptagits titlarna dels på editionen av Öresundstullräkenskaperna dels på de viktigare bidragen till deras bedömning, de senare i kronologisk ordning. Det är ej min avsikt att i det följande på alla punkter hänvisa till de särskilda bidrag som belysa de olika frågorna, därför att av naturliga skäl flere författare ha framfört samma synpunkter och de meningsskiljaktigheter som tidigare ha förelegat nu till stor del kunna anses bilagda. Naturligtvis är det långt ifrån att det följande skulle kunna orientera i alla de omstridda punkterna; avsikten inskränker sig till att ge en summarisk översikt av källans karaktär, utgivningsprinciperna och källkritiken. I fråga om den första av dessa punkter, källans egen beskaffenhet, är jag visserligen hänvisad till redogörelserna i publikationernas

förord och de kritiska uppsatserna, därför att jag aldrig har haft tillfälle att studera räkenskaperna i original.

Liksom så många andra för sin tid betungande pålagor kan Öresundstullen påräkna sentida historikers tacksamhet, genom att ha givit upphov till ett stort räkenskapsmaterial, som gör det möjligt att ingående studera sidor av det materiella tillståndet och dess utveckling under pålagans tillvaro. Just tullens ganska enastående varaktighet blir av särskild betydelse för detta ändamål; ty ett sammanhängande räkenskapsmaterial får genom själva denna sin egenskap en uppgift som ej kan tillgodoses ens genom ett i sig självt långt tillförlitligare källmaterial för kortare tidrymder. Framför allt bereder Öresundstullens ställning som transitavgift på en av den äldre europeiska sjöhandelns huvudvägar en insikt som eljest nästan aldrig kan tillgodoses annat än genom sammanställning av material från många olika länder. På alla punkter lura visserligen faror för missförstånd; men de få på inga villkor föranleda att en källa av så bokstavligen enastående karaktär lämnas åsido, utan föranleda i stället att man söker komma dess egenskaper på spåren och såvidt möjligt korrigerar dess faktiska felaktigheter.

Öresundstullen anses ha blivit införd så tidigt som omkring 1430 och avlöstes ej förr än 1857. De bevarade räkenskaperna gå visserligen ej lika långt tillbaka som själva tullen. Sporadiska räkenskaper ha bevarats tidigast för 1497, 1503 och 1528, varefter följer en sammanhängande serie 1536—48. Först f. o. m. 1557 blir materialet emellertid kontinuerligt, men till gengäld har det sedan ytterst få luckor. Räkenskaper saknas för åren 1559, 1561, 1570—73 och 1631, hvarjämte åren 1632 och 1634 äro ofullständiga; för 1658—60 föreligger visserligen en lucka från ungefär midten av det förra till midten av det senare året, men med svenskt material kan luckan för det sistnämnda året fyllas, och till någon del finnas också uppgifter därutöver för dessa år. Av de 300 åren 1557—1857 är det således ej mer än omkring 11 som i huvudsak fattas i materialet, vilket torde vara nästan utan motsvarighet. Så är t. ex. det svenska tullmaterialet förmodligen mer kontinuerligt bevarat för äldre tider än de flesta länders; men icke desto mindre förekommer det endast för perioderna 1571—1623 och 1738—1812, jämte enstaka år emellan dessa båda tidrymder. Som synes, är detta ej ens hälften av den tid Öresundstull-räkenskaperna omfatta, och hvad som finns är avbrutet genom den olyckliga luckan 1624—1737, för hvilken visserligen Bertil Boëthius och jag ha utgivit viktiga bevarade rester. För att nämna ett annat exempel, är det engelska tullmaterialet visserligen, efter vad det förefaller, ovanligt tillförlitligt; men det är illa och ojämnt bevarat, åtminstone såvidt för närvarande är känt. Med undantag för det enda året 1558 befinna sig Öresundstullräkenskaperna dessutom enligt enhälliga uppgifter i ett utmärkt skick, f. o. m. 1557 bundna i solida läderband.

Vid en källkritisk prövning måste man givetvis strängt hålla själva källan isär från de publicerade tabellerna. Dessa utgöra nämligen ingalunda ett avtryck av källan; en sådan edition skulle förmodligen ha varit nästan en omöjlighet på grund av materialets omfattning och i alla händelser ha tagit en nästan oöverskådlig tid; i stället är det en ganska långt driven bearbetning som publikationen representerar. För närvarande har åtmin-

stone flertalet svenska forskare endast publikationerna att hålla sig till, åtminstone så länge de äro utestängda från Danmark. Å andra sidan är det ingalunda min avsikt att fördjupa frågan om de ändringar eller kompletteringar som publikationen borde underkastas för att bättre fylla sin uppgift. Det finns många bidrag därtill i de ovan angivna uppsatserna; men så dyrbar som publiceringen redan har ställt sig, är all vidare bearbetning utöver hvad individuella forskare kunna tänkas företaga förmodligen åtminstone tills vidare ur räkningen.

Vid bedömning av själva källan är det viktigaste att hålla fast vid dess karaktär av redovisning för en *transit-trafik*. Nina Bangs (och hennes exekutor Knud Korsts) upprepade förklaringar, att en »handelsstatistik« skulle framläggas, är därför i ganska hög grad missvisande. Med handelstransaktioner har redovisningen över huvud intet som helst *direkt* samband. Den visar fartyg och laster som passerade Öresund; men de operationer som föranledde transporten falla i sig själva alldeles utanför räkenskapernas horisont. En vanlig handelsstatistik lämnar uppgift om varor som passera ett lands tullgräns och stå därför i långt närmare kontakt med sådana ekonomiska förhållanden som ha föranlett varornas produktion och avsättning; den leder därför mycket längre in i den ekonomiska verksamheten. T. o. m. en statistik över transit-handel är (del av) en handelsstatistik, ty den visar hur ett lands köpmän leda varuförmedlingen mellan två eller flere andra länder över sitt område. Men i det nu föreliggande fallet är det ej fråga ens om transit-handel utan enbart om ren transittrafik, utan några som helst handelstransaktioner i samband med den plats där redovisningen sker.

Till följd av detta förhållande kunna Öresundstullräkenskaperna endast visa *en* företeelse, nämligen i hvad mån fartyg och laster passerade Öresund. När nu exempelvis Nina Bang i ett av förorden till sin stora publikation talar om hur materialet visar Sveriges »nästen mirakuløse Opgang« eller »økonomiske Udfoldelse« efter 1630, så förefaller hon ha förbisett att källan omöjligt i sig själv kan visa något sådant. Rent principiellt sett skulle det vara möjligt att den ökning som kommer till synes endast visar att fler svenska varor och fartyg togo vägen just genom Öresund, d. v. s. ändringen *kan* helt och hållet ha inskränkt sig till valet av trafikled. En sådan företeelse kunde tydligen ha varit alldeles oberoende av ekonomisk expansion i någon mening. Om bakom den observerade företeelsen låg något annat, exempelvis större total sjöfart eller total export och total produktion, sålunda ekonomisk expansion i vanlig mening, är en fråga som faller utanför Öresundstullräkenskapernas domvärjo. En undersökning på grundval av svenskt material visar i detta fall att det förelåg en dubbel eller tredubbel förändring, nämligen dels ökad handel och samfärdsel som helhet, dels deras ökade inriktning på platser utanför Östersjön. I den mån det gällde förbindelser Östersjöhamnar emellan eller Nordsjöhamnar emellan, är det följaktligen uteslutet att Öresundstullräkenskaperna skulle kunna upplysa något; och det behöver icke påpekas, hur mycket just av Sveriges ekonomiska utveckling som sålunda förlöpte utan att där kunna redovisas. Allt detta ligger i den ifrågavarande källans natur, d. v. s. skulle gälla också om den perfekt avbildade sitt föremål.

Av detta, att räkenskaperna redovisa transit-trafik, ej handel av något

slag, följer att sjöfart och fartyg måste dominera materialet. I publikationen kommer detta kanske rent av till överdrivet uttryck; det är endast ett fåtal tabeller som helt och hållet förbigå sådana föremål. Därigenom ha dessa också fått efter min mening oproportionerligt utrymme i den vetenskapliga diskussionen, visserligen delvis i överensstämmelse med särskilt merkantilismens syn på de ekonomiska förhållandena, där makt över sjöfarten utgjorde ett huvudintresse. Så har litteraturen på området till stor del vänt sig kring sådana frågor som den om fartygens nationalitet och hemort eller i bästa fall om varornas fördelning på olika förmedlare, medan frågorna om varornas egen härstamning och destination på grund av källans natur ha måst skjutas tillbaka, trots deras långt starkare samband med näringslivets hela prägel i de berörda länderna.

En fråga av särskilt intresse, som nära sammanhänger med räkenskapernas prägel, är den som ofta kallas *transit-balansen* eller, med Nina Bangs uttryck, balansen mellan import till och export från Östersjön. Frågan bör därför som hastigast diskuteras här. Därvid måste det tydligen från början gälla de två varuströmmarnas *värde*, ej deras volym; att strömmen i västlig riktning var långt mer skrymmande än den motsatta och att alltså fartygen till mycket stor del gingo in i Östersjön i barlast, är alltså en företeelse som helt och hållet måste skiljas från transit-balansen. Hvad som i synnerhet A. E. Christensen starkt har understrukt i fråga om de relativa värdebeloppen — samtidigt med att han har uppskjutit den slutliga diskussionen därav — är den stora övervikt han räknar fram för exporten i förhållande till importen, med ungefärligen proportionen 70:30.

Nu är det visserligen fallet att en betalningsbalans måste balansera, d. v. s. väga jämnt, och att en handelsbalans i vanlig mening i allmänhet utgör huvud-Ingrediensen i betalningsbalansen, så att också den kan väntas i större eller mindre grad närma sig samma tillstånd. Detta beror på att prestation och motprestation, uträknade efter värderingen vid bytestillfället och på bytesplatsen, måste uppväga hvarandra enligt de bytandes egen värdering, endast med den reservation att krediten kan ändra förhållandet. Men för transit-trafik gäller över huvud taget intet motsvarande, därför att det där ej är fråga om några som helst till transitleden bundna prestationer.

Därför är det också fullt möjligt, att mer av trafik i den ena riktningen än i den andra följde en annan led än den ifrågavarande, i detta fall sålunda Öresund; och med den lägre kostnaden för sjötrafik i förhållande till landtrafik — en motsats som var ännu mer utpräglad i äldre tider än i nutiden — är det rent av presumtion för att de mer skrymmande och därför i förhållande till sitt värde mer svårtransportabla varorna skulle gå sjöledes i större utsträckning än andra. Om exempelvis en del av de baltiska ländernas exportvaror genom Öresund icke betalades med importvaror på samma trafikled, utan i stället med växlar, så är detta så långt ifrån brist på balans, att just på det sättet alla exportvaror under ett betalades med alla importvaror under ett. Växlar för de varor som utfördes genom Öresund skulle då i större eller mindre grad ha kommit till användning som betalning för varuimporten på någon annan väg än genom Öresund, t. ex. landvägen i sydlig eller östlig riktning. Fastän frågan ännu ej är tillnärmelsevis nog undersökt, skulle jag vilja antaga att det förhöll sig på detta sätt.

Därmed skall ej alls bestridas att det vid sidan härav kan ha förelegat en betalning af exportvarorna med hvad som i allmänhet icke har inräknats bland handelsstatistikens varor, nämligen silver, m. a. o. att den spansk-amerikanska silverfloden på detta sätt spreds över Östersjöländerna som betalning för en överskjutande varuexport därifrån, såsom Christensen har antagit. Detta måste prövas som en fråga för sig själv med hänsyn tagen till ett ganska invecklat ekonomiskt sammanhang, där bl. a. prisutvecklingen i Östersjöländerna blir ett viktigt kriterium. Här skall ej sägas mer därom än att en sådan företeelse är något helt annat än betalning med växlar, som betyder att importvarorna — fränsett ädla metaller — faktiskt levererades, fastän ej helt och hållet på samma väg eller av samma köpmän som hade hand om exporten.

Sedan tillkommer det, att all beräkning av en balans måste grundas på priser på ett och samma ställe, nämligen bytesorten, d. v. s. de baltiska hamnarna. I detta fall, då transporten i bägge riktningarna i huvudsak bestreds av väst-europeiska köpmän, närmast holländare, bestod de baltiska ländernas fordran i exportvarornas värde i Östersjöhamn och deras skuld i importvarornas värde i samma hamn; på resp. varors priser, där och ej på någon annan punkt, måste alltså en beräkning av balansen grundas, eventuellt genom antagna tillägg till eller avdrag från prisuppgifter på någon annan punkt.

Till den begränsning som följer av den naturnödvändiga karaktären av en statistik över transit-trafiken komma sedan specifika egenskaper hos den särskilda statistik som kan grundas på Öresundstullräkenskaperna. Därvid gäller det mycket mer brokiga och svåröverskådliga förhållanden.

Någon *principiell* skillnad mellan de ifrågavarande räkenskaperna, som underlag för statistik, och moderna tullräkenskaper med samma uppgift föreligger visserligen ej, naturligtvis när man har tagit i betraktande att de senare vanligen ha en annan och mycket större uppgift än att redovisa transit-trafik. I det ena fallet liksom i det andra gäller det ett material som ej har tillkommit i statistiskt syfte utan består i räkenskaper som har ett fiskaliskt, statsfinansiellt, intresse att tacka för sin tillkomst. Detta är otvivelaktigt en svaghet på samma gång som en styrka. Det tillförsäkrar nämligen å ena sidan materialet en omsorg från statsmaktens sida som ej i samma grad är att vänta när det gäller material som från början har insamlats för statistiska ändamål, därför att det för hvarje stat vitala behovet att hålla statsinkomsterna uppe ej kan tillgodoses utan samvetsgrann redovisning. Men redan därav följer å andra sidan, att materialets tillförlitlighet till stor del kommer att bestämmas av det statsfinansiella intressets styrka på olika punkter. Sålunda är för närvarande, som man vet, exempelvis redovisningen för tullfria varor sämre än för de tullbelagda, hvarav normalt följer: till en början att den tullfria exporten blir sämre tillgodosedd än den tullbelagda importen och att därefter även tullfria importvaror redovisas med något mindre omsorg än de tullbelagda. Allt detta har sin motvarighet i Öresundstullräkenskaperna, hvarvid i synnerhet den tullfrihet som åtskilliga länder — främst Sverige — långa tider åtnjoto för sina undersåtars varor har gjort varuredovisningen (ej fartygsredovisningen) ojämn. Därutöver medför såväl den större svårigheten för uppbörd av transit-avgifter på en internationell farled som förvaltningsorganisationens dåligare effektivitet i äldre tider, att räkenskapernas tillförlitlighet allmän-

giltigt blir lägre än fallet är med moderna tullräkenskaper av den vanliga typen.

Ser man närmare på räkenskapernas karaktär — sådan den småningom har framgått av den intensiva källkritik som har blivit insatt på uppgiften, efter en ganska utpräglad lättrogenhet hos de första bearbetarna och iakttagarna av materialet — så visar det sig en ganska påtaglig variation i tillförlitlighet ej blott mellan olika föremål utan också mellan olika perioder. Det sistnämnda är på sitt sätt det mest ovälkomna, ty det minskar källans jämförbarhet i tiden, som eljest utgör huvudförtjänsten hos ett material med mer än 300-årig räckvidd.

Genomgående kan det sägas att uppgifterna om själva *fartygsantalet* kunna anses tillförlitliga inom rimliga gränser. Ganska få fartyg hade möjlighet att helt och hållet undgå tullkontrollen i ett så pass smalt farvatten som Öresund, och de efterräkningar som olydiga skeppare utsatte sig för vid nästa fart genom Sundet var ytterligare en anledning för dem att icke som regel söka komma förbi tullnärerna vid Kronborg. Att det förhöll sig så framgår enklast av det jämförelsevis obetydliga antalet udda resor i räkenskaperna, fränsett sådana fall då denna företeelse har en annan och mer sannolik förklaring. De viktigaste fallen av denna senare typ tillhöra förmodligen farten igenom Stora Bält, för hvilken för närvarande inga räkenskaper föreligga annat än för perioden 1701—48; en närmare undersökning visar emellertid att denna trafik i allt väsentligt begränsades till de korta resorna mellan närliggande hamnar på hvar sin sida om Öresund. Den felkälla som tullfriheten för vissa länder utgjorde spelade här ingen roll, därför att den ej gällde fartygstullen. Det är endast skada att de uppgifter hvilkas tillförlitlighet är störst ha minst räckvidd för den ekonomiska historien som helhet; hvad fartygsantalet närmast visar är för större delen av tiden dels resornas totala antal i denna trafikled, dels deras fördelning mellan olika länder — till den vidlyftigt diskuterade frågan om fördelningen mellan olika »hemorter« för fartygen återkommer jag strax. Ett steg från resornas till fartygens antal har emellertid kunnat tagas genom att ange antalet genomfarter per skeppare.

Emellertid föreligger redan här en möjlighet till missuppfattning, beroende på ändringar i fartygsstorleken. *Antalet* resor uppgick på 1590-talet till omkring 5600, ett belopp som sedan ej återkom före 1700-talets senare hälft; och exempelvis Dietrich Schäfer antog på grund därav, att Östersjöfarten verkligen för långliga tider framåt kulminerade före år 1600<sup>1)</sup>. I synnerhet Christensens undersökningar på grundval av annat material (holländska notariats-register över certepatier) har visat hvad man nästan kunde ha tagit för givet på förhand, nämligen att nedgången i fartygsantal efter sekelskiftet 1600 kompensades av uppgången i fartygens storlek. Som resultat av sin undersökning får Christensen fram en visserligen långt ifrån oavbruten stegring av tonnaget ungefär till 1618, men därefter en verklig nedgång, så att det gamla maximum ej hade nåtts vid slutpunkten för undersökningen, 1640.

För tiden fram till traktaten i Kristianopol 1645 redovisas dessutom far-

<sup>1)</sup> Man kan lätt iakttaga företeelsen i det diagram som fogas till min skrift *Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa* (Skrifter utg. av Sjöhistoriska Samfundet I, 1940).

tygen från Nederländerna och nordvästra Tyskland i olika storleksklasser. Men uppgifterna visa sig ha varit betydligt mindre pålitliga än de som gälla det totala fartygsantalet, beroende på kontrollens bristande noggrannhet; så framträder en plötslig uppgång i antalet — högre tullbelagda — fartyg på mer än 100 läster, när bevakningen skärptes fr. o. m. 1618.

Ännu mindre exakt var av naturliga skäl indelningen i lastade och barlastade fartyg, där en klar gränsdragning alltid stöter på stora svårigheter och där i föreliggande fall underslev förekommo i växlande omfattning för de nederländska fartygen, som alldeles dominerade Öresundsfarten och som betalade tilläggstull i förhållande till de i anspråk tagna lästerna.

Också om det är viktigt redan att känna de fel som sålunda vidlåda materialet, vore det givetvis ännu mycket värdefullare, om man kunde få ett ungefärligt mått på felets storlek och sålunda operera med rättade siffror. Av de nyheter Christensens stora avhandling erbjuder är detta kanske den mest välkomna. Som han med rätta framhåller, kan det därvid visserligen ej vara fråga om att fastställa mer än tendensen, men redan att ge hållpunkter för en numerisk bestämning därav innebär en verklig landvinning. I den föregående diskussionen ha Öresundstullräkenskaperna vanligen antingen slukats mer eller mindre hela eller till stor del underkänts som källa; och så nödvändiga bägge dessa inställningar ha varit som etapper på vägen, utgör ett steg därutöver ett särdeles viktigt framsteg. När en korrigering har ansetts nödvändig, har man vanligen tänkt sig ett allmänt tillägg för smugglade varor, men i verkligheten är *olikheten* mellan redovisningen för olika varor och perioder det viktiga. Enklast framträder resultatet i de till Christensens avhandling fogade diagrammen, där dessutom faran att överdriva resultatens exakthet är betydligt minskad.

Går man över från fartygen till deras *last*, så visar sig å ena sidan en mycket rikhaltig redovisning av de olika varorna, men å andra sidan, såsom var att vänta, långt större fel; och därjämte erbjuder en rättelse av felet i detta fall mycket större svårigheter. Det första egentliga försöket till prövning av räkenskapernas exakthet på denna punkt gjordes av Huhnhäuser i hans ovan angivna, på räkenskaper för den svenska tullen i Warnemünde byggda undersökning. Hans undersökning gällde i första rummet fartygen, men en bilaga redovisade också varutransporten för ett enstaka år (1635) under jämförelse med Öresundstull-räkenskaperna. En långt mer ingående och övertygande undersökning, den första i sitt slag, företogs av Astrid Friis och publicerades i hennes ovan angivna, 77 sidor långa uppsats i dansk Historisk Tidsskrift 1925. På grund av de i sig själva utmärkta engelska tullräkenskaperna undersöktes där Eastland Company's export till Östersjön, framför allt dess klädesexport, under 1600-talets första årtionden. Exporten från London, där kompanistyrelsens kontroll över medlemmarna var jämförelsevis effektiv, visade sig därvid ganska tillfredsställande redovisad i Öresund; men skepparna från »the outports«, framför allt Newcastle och Hull, visades ha smugglat stora mängder medförda varor, ej sällan mer än halva lasterna, genom Öresund. Denna undersökning gjorde det tydligt att föreställningen om räkenskaperna som en i allt väsentligt oangriplig källa till kännedomen om varutrafiken mellan Östersjön och Nordsjön ej kunde upprätthållas.

Christensen lade sedan en bredare grundval för samma slags kritik genom



sin mer än 100 sidor omfattande uppsats i *Hansische Geschichtsblätter* 1934. Nytt material kom därvid till. Sålunda gjordes en jämförelse för Stettin 1631 med ledning av material från svenska Kammararkivet. Viktigare äro emellertid de s. k. Spanische Collekten, uppgifter om Medelhavs-trafiken för Lübeck och Danzig, som Walther Vogel delvis publicerade i sin ovan angivna uppsats men för hvilka han därutöver hade ställt till förfogande material, som slutligen ytterligare kompletterades. Av tullräkenskaperna för Sverige kom den äldre serien, 1573—1623, på grund av tillfälligheter till behandling egentligen endast för fartygstrafiken, fastän den utan tvivel skulle ha kunnat ge utmärkta hållpunkter också för varuredovisningen. Vid sidan därav bearbetades emellertid också några svenska längder för den följande tiden, av hvilka de för Stockholm 1648 visade sig ovanligt pålitliga och fylliga. Väl så viktigt var emellertid att allt det då sammanbragta materialet kom till användning för en välbalanserad prövning av problemet i dess helhet.

I sin stora avhandling har Christensen sedan ytterligare i hög grad utvidgat både underlaget och föremålet för sina undersökningar. I det förra hänseendet består det nya huvudsakligen i holländskt material, nämligen dels de redan omtalade uppgifterna i notariatsregistren om certepartier, dels och framför allt två affärsarkiv, av hvilka det utgivna för skeppsredaren och köpmannen van Adrichem i Delft har kommit till mångsidig användning, kompletterat med ytterligare ett, redan utgivet, härstammande från det holländska handelshuset Cunertorf-Snel i Lissabon. Därtill har också kommit en hel del, i synnerhet danskt material till ledning för tullförvaltningens karaktär och dess ändringar.

För varutransporten, som är hvad det nu gäller, redovisar Christensen i sin stora avhandling genom sina två sista diagram mycket åskådligt Öresundstullräkenskapernas uppgifter för vardera trafikriktningen hvart tionde år 1565—1635. Underlaget är emellertid icke själva varumängderna utan de s. k. lastpenningarna, inkomsterna från de viktigaste bland varutullsatserna uppdelade efter olika varuslag; användningen av detta underlag betraktar Christensen som en av sina viktigaste landvinningar. Enligt hans mening giva nämligen tullsatserna en viss föreställning om varornas relativa värden och möjliggöra därigenom en uppskattning av deras inbördes betydelse, utan att ändringar i själva penningvärdet ha vållat något starkare avbräck. Den principiella riktigheten av detta resonemang beror på hvad man uppfattar som handels lämpliga mått, men denna fråga skall jag förbigå. Tullbedrägerierna medföra emellertid delvis ett mycket allvarligt fel, som Christensen likväl har sökt fastställa siffermässigt efter material i van Adrichems affärsarkiv (se i synnerhet tab. 24 s. 355) och hvars ungefärliga fördelning på olika varor kan beräknas med ledning av kännedomen om underslevnen i kontrollmaterialet som helhet. Metoden har dessutom en annan sida, som är på både godt och ondt. Genom att baseras på en tullinkomst utesluter resultatet automatiskt de från varutull befriade, nationella ägargruppernas varor; och då dessa redovisas mycket nyckfullt, försvinner därigenom ett viktigt osäkerhetsmoment. Men å andra sidan är det klart, att i den mån dessa köpmansgruppers andel av det hela ändras, så får denna form av redovisning en felaktig fördelning på varugrupper. Såvidt jag förstår, måste detta bli fallet genom de tullfria svenska varuägarnas tilltagande

betydelse under 1600-talet, därför att det gav metallerna en starkt växande andel i trafiken västvarts; den stora ökning som resultaten på denna punkt fastställa måste alltså vara mindre än den verkliga.

Den hittillsvarande kritiken av räkenskaperna ger, som redan har antydts, en god föreställning om underslevens fördelning på olika varor. Christensens avhandling har i allmänna ordalag angivit hur den i räkenskaperna och i de omtalade diagrammen redovisade fördelningen bör rättas med hänsyn därtill. Det var vanligt att spannmål camouflerades som virke, genom att täckas med ett tunt virkeslager, samtidigt med att den redovisade spannmålen i allmänhet angavs bestå i lägre tullbelagda sädeslag än de verkliga, särskilt råg i stället för hvete. Dessa tendenser hade motsvarigheter över hela linjen, kanske framför allt i fråga om kryddor och andra dyrbara varor, som ej ens tillnärmelsevis fingo en fullständig redovisning. Genomgående föreligger alltså en överbetoning av de lågvärdiga varorna, i förening med att de högvärdiga till stor del saknas i räkenskaperna. Christensen menar att det allmänna intryck som hans resultat på grundval av lastpenningarna ger icke desto mindre i stora drag motsvarar verkligheten.

Detta innebär i östvarts-trafiken en ofantlig övervikt för salt, som under sex av de åtta undersökta åren (f. o. m. 1565 t. o. m. 1635) översteg hälften av alla varor och tidtals representerade en andel upp till 70 %, medan varan intet år sjönk till 40 %. Den enda vara som vid sidan därav genomgående höll sig hög och viktig i östvarts-trafiken var sill, medan vin i det hela sjönk i betydelse, samtidigt med att specerier och kolonialvaror ävensom kläde stego — allt det sistnämnda dock som nämnts ofullständigt redovisadt. Västvarts visar sig en minst lika stor roll för spannmål som för salt i motsatt riktning, trots att spannmålen är ofullständigt redovisad. Nord-Östersjö-trafiken bestod alltså främst i utbyte mellan salt och spannmål. I västlig riktning tillkomma sedan aska, tjära och beck, textila råvaror (lin och i synnerhet hampa), metaller, trävaror och annat. Icke minst ur svensk synpunkt är det av intresse att konstatera dels ökningen av metaller och mineralier efter 1605 — dessförinnan förekomma de nästan icke i materialet — dels att hudar och skinn endast redovisades för det första av de undersökta åren, 1565. Bägge dessa resultat stämma väl överens med hvad de svenska källorna visa.

Här har redan påpekats att kontrollen i Öresund undergick ändringar. Den var tydligen särskilt svag under en tid fram emot 1590-talets slut, ävensom under Kalmarkriget. Sin stora uppräckning fick den å andra sidan när visitation av fartygen år 1618 infördes; t. o. m. Astrid Friis, räkenskapernas skarpaste kritiker, framhåller hur väl deras siffror omedelbart därefter motsvarade de engelska tullräkenskapernas. Det förefaller som om förbättringen sedan i det stora hela skulle ha hållit sig fram till 1640. För den följande tiden saknas nästan alla kontrollundersökningar, fastän Christensen tycks antaga att förbättringen höll sig uppe också efteråt. Han försöker en numerisk bestämning av tillförlitligheten eller felen fram till 1640. Enligt denna skulle det kunna beräknas att 50 à 60 % av trafiken redovisades under perioden 1574/97, 75 % efter 1598, men efter Kalmar-kriget ej mer än före 1598. 1618 års reform skulle därefter i högsta grad ha höjt redovisningen, till hela 90 %, och 1630-talet skulle beteckna största möjliga fullständighet.

Det nu sagda hänför sig helt och hållet till själva källan. Mot publikationen, Nina Bangs framlagda, bearbetade material, har kritiken gått ännu starkare fram, fastän det samtidigt har erkänts också av hennes mest avisande bedömare att räknefel och tryckfel äro beundransvärt få i betraktande av materialets väldiga omfång.

Nina Bangs upprepade gånger uttalade avsikt var att bringa materialet i ett skick som ungefär motsvarade en modern handelsstatistisk publikations. Att hon har lyckats därmed kan ingen förneka. Trots publikationens vidlyftighet äro huvudtabellerna anmärkningsvärt överskådliga. I varutabellerna A, som helt naturligt i omfång betydligt överstiga sjöfarts- eller skeppstabellerna, har redovisningen för hvart tionde år, börjande med 1565, gjorts fylligare, framför allt genom starkare specificering av både varuslag och fartygens »hemorter«; dessutom tillkomma för dessa år vissa andra kompletteringar, bl. a. också till sjöfartstabellerna. I den volym som fått titeln Varetabeller B har genomförts en uppställning med huvudindelning efter länder och orter samt alla år i följd under dessa, med fartygens »hemorter« som underindelning. Allt detta hänför sig närmast till första serien, före 1660. Sjöfartstabellerna i andra serien äro nästan exakt lika den första seriens, endast med undantag att trafiken genom Stora Bält 1701—48 har tillkommit som en särskild avdelning; serien går till 1783. Däremot äro varutabellerna för den senare perioden — som i deras fall slutar med 1720 — huvudsakligen uppställda i löpande text, för att spara utrymme. Nästan allt detta är mycket överskådligt, medan visserligen de vidlyftiga ytterligare specifikationerna i noter ej äro lika lätt tillgängliga och likväl ofta måste tas till hjälp också för ämnen som utan vidare kunna utläsas ur originalen.

Häri ligger obestriddigen att utgivarna ha tagit hårt på originalmaterialet och i den enhetliga behandlings åtminstone antagna intresse ha försvårat en kritik av källan. Christensen upplyser exempelvis i fråga om det tullfria svenska godset, att det vid en viss tidpunkt omsorgsfullt redovisades av två bland de tre tullskrivare på hvilka uppgiften var fördelad, medan den tredje principiellt förbigick det helt och hållet; genom att dessa tre redovisningar sammanslagits i publikationen ha siffrorna på denna punkt blivit varken fågel eller fisk. Det lönar sig emellertid ej mycket att nu diskutera felen i arbetets planläggning, av skäl som redan ha antydts. Delvis består försummelsen i att själva publikationen endast knapphändigt redogör för källans karaktär, så att en forskare som endast känner materialet i dess tryckta form lätt blir missledd. Minst försvarligt förefaller det mig att förorden till de senare volymerna ej med ett ord antyda den kritik som redan hade framträdtt när de utgavos, och att tabellernas uppställning än mindre har tagit hänsyn ens till de mest oemotsägligt berättigade delarna av kritiken. Därför är det nödvändigt att vid all användning av räkenskaperna ha de kritiska framställningarna till hands. Främst gäller detta Christensens stora avhandling, fastän det visserligen samtidigt måste medges att den ej är mycket överskådlig och väl kunde behöva få vid sin sida en lätthanterlig hjälpreda för läsare av de tryckta Öresunds-tabellerna. Eftersom man ej gärna kan tänka på någon omarbetning eller komplettering av dessa, vore det rimligt om man från dansk sida ville åtaga sig den måttliga kostnaden för ett sådant litet häfte, naturligtast på engelska.

Kritiken av den stora publikationen riktade sig nästan tidigast mot upp-

gifterna om fartygens »Hjemsted«, som behärska varutabellerna nästan lika mycket som sjöfartstabellerna. De två holländska forskarna van Brakel och Brünner visade nämligen starka skäl för att det i verkligheten ej har varit fråga om fartygens utan om skepparnas hemorter och att de stora handelsflottor som på grundval av publikationen hade tillerkänts en mängd holländska småorter aldrig ha existerat. Nina Bang — som i förordet till första bandet omväxlande talade om uppgifterna som gällande fartygens och skepparnas hemorter — fick del av van Brakels kritik redan före publiceringen därav men avvisade den. Senare undersökningar ha emellertid endast bekräftat de två nederländska forskarnas resultat, så att det ej kan råda något rimligt tvivel om det verkliga förhållandet. Frågans vikt för annat än specifikt nederländsk sjöfartshistoria är emellertid ej överväldigande, eftersom åtminstone i det stora flertalet fall nationaliteten — i motsats till orten — får antas vara riktigt angiven också för själva fartygen.

Den kritik som hittills har framkommit har nästan helt och hållet gällt tiden före 1640. Enda väsentliga undantaget därifrån utgör Walther Vogels dubbla uppsats, och den inskränker sig i huvudsak till sjöfarten samt utslutande till Lübeck och Danzig. Det vore önskvärt att den fortsatta forskningen kunde inriktas på tiden efter 1640. I särskild grad är detta fallet ur svensk synpunkt, därför att tullfriheten för svenska varor i Öresund upphörde med freden i Frederiksborg 1720 och räkenskapernas största betydelse för studiet av Sveriges utrikeshandel — till skillnad från dess sjöfart — så tillvida borde tillhöra tiden därefter. Nu sluta de tryckta varutabellerna just med detta årtal och synas ej heller åtminstone inom närmare framtid komma att fortsättas därutöver. Men de i det danske Rigsarkiv deponerade manuskript-tabellerna för den följande tiden, fram till 1783, böra också kunna komma svenska forskare till godo, så snart förbindelsen över Öresund på nytt blir fri.

Det föregående kan möjligen förefalla en läsare ganska utförligt som litteraturöversikt betraktat. Men det förbigår likväl helt eller delvis en mängd av de kritiska frågor som Öresundstullräkenskaperna föranleda. Emellertid skall jag ej försöka mig på någon mer uttömmande redogörelse utan avslutningsvis endast något fylligare beröra Christensens stora bok, som inklusive bilagor uppgår till nära 500 tätttryckta kvartsidor utöver ett tjugotal särskilt välkomna och som regel mycket överskådliga diagram i en särskild ficka till boken. I någon mån leder detta mig visserligen oundgängligen något utanför gränserna för det egentliga ämnet.

Avhandlingen har ett dubbelt föremål, som kommer till uttryck genom skillnaden mellan över- och undertitel. Dess ena uppgift består sålunda i ett studium av den holländska Östersjö-handeln och sjöfarten fram emot 1640, den andra i att källkritiskt undersöka främst Öresundstullräkenskaperna och därjämte de använda holländska källorna. Dessa två uppgifter ha ej utskilts till två fristående framställningar utan korsa hvaranda i boken, och det kan ej nekas att detta minskar dess överskådlighet samt lämnar läsaren i ovisshet om syftet med vissa delar av framställningen. Delvis sammanhänger dualismen förmodligen med att det rika holländska material författaren har sammanfört visat sig ge ganska måttliga bidrag till kontrollen av räkenskaperna, fastän denna uppgift förmodligen har varit hvad de hade väntats tillgodose. Det är egentligen de i notariatsregistren intagna

certepartierna som kunnat användas till kontroll, och ej heller de äro i så måtto jämförbara med de olika Östersjöhamnarnas tullräkenskaper.

Visserligen framgår det av förordet liksom av hela boken, att författaren allt igenom har fullföljt en enhetlig — i mitt tycke särdeles viktig — uppgift, nämligen att lämna bidrag till värdet av kvantitativa bestämningar inom historieforskningen och särskilt i fråga om handelshistorien. Men det är givet att en så vidlyftig framställning som det här gäller ej kan sammanhållas kring en sådan uppgift; de kvantitativa bestämningarna måste här få betydelse som bevisning för de sakliga föremålen. En läsare av boken gör klokast i att börja med den danska resumé som avslutar arbetet (eller den engelska avslutningen med i huvudsak samma innehåll). Denna är mycket överskådlig och upplysande, men det förefaller mig karakteristiskt att den är disponerad på helt annat sätt än själva boken.

De källkritiska uppgifterna tillgodoses främst genom kapitlen I, II, VI och VII samt delvis V, jämte dithörande bilagor och diagram. En hel del av resultaten har redan återgivits i det föregående, och denna del av arbetet är enligt min mening värd den högsta uppskattning. Karakteristiskt för författaren är i synnerhet hans lugna och välbalanserade omdömesförmåga, lika avlägsen från hyperkritik som från lättrogenhet; därmed förmäler sig naturligt hans strävan att göra kritiken positiv, uppbyggande. Det är nästan för litet sagt att arbetet därigenom har blivit vår ojämförligt bästa hjälp till att förstå Öresundstull-räkenskapernas innebörd och användbarhet. Min enda väsentliga anmärkning mot denna del av arbetet är att författaren i hög grad har låtit sina föregångare bestämma problemställningarna. Åtskilligt av hvad som utförligt dokumenteras är enligt min mening ej av avgörande vikt och kunde med fördel ha avfärdats i några korta exkurser. Men det är möjligt att flertalet forskare på denna punkt skulle ge författaren rätt.

Avhandlingens andra och något större del utgör ett försök att fastställa den holländska Östersjöhandels och -sjöfartens karaktär, framför allt dess inre konstruktion och handelstekniska, i någon mån också handelsrättsliga prägel. Delvis går författaren därvid i Arups spår, i det att dennes ovanligt värdefulla gradualavhandling *Studier i engelsk og tysk handels historie* (1907) har just denna prägel; av andra länders författare är det kanske framför allt den under det första världskriget stupade Hagedorns stora studie över Emdens handel i slutet av 1500-talet som gäller samma ämnen. Denna del av sin framställning bygger Christensen i första rummet på sina två holländska handelsarkiv. Den intensiva bearbetning han underkastar dem skulle förmodligen många tillmäta större värde än jag förmår. Hvad som närmast inger betänkligheter är att författaren ej på alla punkter förefaller vara riktigt hemmastadd i den allmänna ekonomiska historien, hvilket i detta fall bl. a. skulle ha krävt större förtrogenhet med den engelska utvecklingen och dess litteratur, som nu i princip helt och hållet har lämnats å sido.

De företagsformer det här gäller karakteriseras ej lyckligt genom att betecknas som »moderna» eller »kapitalistiska». De små företagsenheter av handlingen studerar tillhöra visserligen den från korstågstidens norditalienska städer utgående företagstyp som tog sin största omfattning i 1800-talets enkla bolag och handelsbolag, den rörliga, »atomistiska» hushållningens företagsformer. Men den fasta kapitalbildningen fick sin företagsform i

handels- eller aktiekompanierna, från hvilka aktiebolagen med obetydliga förändringar härstamma; och det är i dem, icke i handelsbolagen, som den »moderna« eller »kapitalistiska« företagsformen i vår tids ögon består. Denna dualism i utvecklingen blir ej ens antydd i avhandlingen.

Därtill kommer att författarens stöd för antagandet om de ifrågavarande små partrederiernas och det samtida Hollands ställning som »kapitalismens« genombrottsland och -tid består i företeelser som gå mycket längre tillbaka. Så finner han bevis för »det kraftiga omslaget till moderna former för disposition och betalning av varuomsättning under de tre sista årtiondena av det sextonde århundradet« i att van Adrichem på 1590-talet men ej på 1570-talet spekulerade i växelkursernas fluktuationer. Detta måste jag beteckna som alldeles ohållbart. Redan i mitten av 1500-talet hade växelkurs-spekulationen blivit så spridd att den gjordes till föremål för lagstiftning; och kort efteråt började exempelvis Sir Thomas Gresham sina ryktbara växelkurs-manipulationer, medan Thomas Wilsons 1572 utgivna *Discourse upon Usury* gjorde just denna företeelse, under namn av »dry exchange«, till föremål för våldsamma diatriber. Över huvud taget förefaller avhandlingen ej på långt när tillräckligt ta hänsyn till att de få bevarade rester av holländska affärsarkiv som nu kunna studeras ingalunda behöva ha varit så representativa för förhållandena i allmänhet att man med ledning av dem kan draga i minsta grad säkra slutsatser om »kapitalismens« kronologi.

Å andra sidan erbjuder framställningen av van Adrichems handelshus i Delft åskådliga bilder av en företagsam och skicklig holländsk affärsmans verksamhetssätt. Detta kastar enligt min mening långt mer ljus över handelshistorien än exempelvis författarens i och för sig bindande bevisning för att skepparen fungerade som rederiets ganska osjälvständige tjänsteman och ej som den verkliga företagaren, hvilket förefaller mig som en fråga av underordnad vikt, fastän visserligen den bekämpade uppfattningen har haft åtskilliga tidigare förespråkare.

Alldeles oavsett dessa invändningar utgör avhandlingen ett av de värdefullaste tillskott som den ekonomisk-historiska litteraturen på ganska länge har fått, framför allt genom den skicklighet hvarmed en numerisk och positiv kritik av Öresundstullräkenskaperna har genomförts.

*Eli F. Heckscher.*