

materialesamling. Men paa den anden side kan disse veje let føre ud i dyndet — der er ikke saa langt fra grøft til grøft. I den nyere lokalhistoriske litteratur har vi enkelte eksempler paa, hvad en løbsk hjerne kan præstere, naar dens ejermand mangler sund fornuft.

Et referat af enkeltheder kan der selvfølgelig ikke være tale om. Men nogle faa afsnit kan der være grund til at nævne f. eks. landboreformerne, hvor udskiftningens store betydning med rette fremhæves, eller landbrugskrisen efter Napoleonskrigene. Krigene i det 17. aarhundrede er ogsaa skildret indgaaende, ligesom den ulykkelige tid derefter. Selvom Alkærsig selvfølgelig er klar over kildematerialets ensidighed, tror jeg dog, at han er tilbøjelig til at se for sort paa forholdene. Det vilde være interessant engang at faa en indgaaende kildekritisk vurdering af hele dette problem.

Vejens udvikling indtil jernbanens anlæggelse er typisk for de fleste midtjyske landsbyer — ja vel for de fleste danske. Forhold og begivenheder har deres lokale præg og der kan være nogen forskel i kaar — Vejenbønderne var vel nok fattigere end mange af deres standsfæller i det øvrige land. Men alligevel, mere iøjnefaldende end forskellene var lighederne i liv og i skæbne. Efter at jernbanerne havde revolutioneret forholdene i den lille by, fik den derimod sin særprægede udviklingslinje. Stationsbyens kaar er anderledes end landsbyens. Det afsluttende hefte, der omhandler tiden 1870—1920, er vel nok det mest lokalt prægede, og sikkert det, der vil optage de gode Vejenborgere mest. Det er jo saaledes, at den, der ikke har nogen særlig dybtgaaende historisk følelse, helst vil høre om den tid, der ligger umiddelbart før nutiden. Den kan han selv huske noget om, den har han hørt de gamle fortælle om. Den er han delvis fortrolig med. Men alligevel frembyder ogsaa dette afsnit en del af almen interesse. En stationsbys tilbliven og udvikling er jo ogsaa et stykke almen kulturhistorie, og mange af de kommunale problemer, som man maatte tumle med i Vejen, mange af de modsætningsforhold — kommunale, sociale og politiske — som fandtes her, vil kunne træffes i de fleste andre stationsbyer.

Johan Hvidtfeldt.

Den nederländska Östersjöhandeln omkr. 1600.

Aksel E. Christensen: Dutch Trade to the Baltic about 1600. Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records. Munksgaard & Martinus Nijhoff 1941.

Dr. Christensens stora avhandling — den omfattar nära 500 tättryckta kvartsidor jämte ett tjugotal diagram — samman-

hålles främst av en metodisk uppgift, nämligen att praktiskt visa den kvantitativa historieforskningens stora betydelse. Också mig förefaller denna uppgift mycket viktig, och förf. har lyckats använda den på ett positivt sätt som giver avhandlingen ett alldeles särskilt värde. Framför allt skiljer den sig sålunda från alla sine föregångare genom att icke blott visa bristerna i Öresundstullräkenskaperna utan också företaga de rättelser av dem som förmår ge en tydligare föreställning om verkligheten bakom de milliontals siffrorna. Genom att giva sina korrigerade tal grafisk form har han också undgått att deras exakthet skulle komma att framträda som större än den rimligtvis kan väntas vara. För lösningen av denna uppgift finns det knappast annat än lovord.

Emellertid är det givet att en avhandling av detta omfång icke ställer sig enbart en metodisk uppgift. När man går till dess innehåll i övrigt, visar det sig att den faller i två, ganska skilda delar. Den ena är källkritisk och gäller Öresundstullräkenskaperna samt i viss mån det av förf. framdragna holländska materialet. Däråt ägnas främst kapitlen I, II, VI och VII samt delvis V. Den andra uppgiften, som tar i anspråk återstoden — den kanske något större delen — av avhandlingen, gäller hvad bokens övertitel angiver, nämligen den nederländska Östersjöhandeln från det 16de århundradets slut till omkr. 1640. Det kan ej nekas att innehållet därigenom har blivit något heterogent och framför allt att överskådligheten har lidit. En läsare gör sannolikt rätt genom att börja med den danska resumén i slutet (eller den därmed till större delen likalydande engelska sammanfattningen); den är mycket klargörande, men det förefaller mig karakteristiskt att den för att bliva det har mast följa en annan disposition än själva avhandlingen.

Hvad beträffar den förra av de nu angivna uppgifterna, den källkritiska prövningen av Öresundstullräkenskaperna, är behandlingen till största delen ovanligt förtjänstfull. Det är nästan för litet sagt att den är överlägsen hela den föregående, likväl ganska omfattande litteraturen på området; ingen av dessa tidigare granskningar har trots deras många förtjänster haft tillnärmelsevis lika mycket att meddela till ledning för den som vill använda Öresundstullräkenskaperna eller bilda sig en mening om deras karaktär. Just ur denna synpunkt är det skada att avhandlingen skall vara så pass oöverskådlig som den är, och jag framkastar den tanken att Dr. Christensen skulle vilja utarbeta en liten handledning för forskare i den enastående källa som Öresundstullräkenskaperna utgör. Att Carlsbergfondet icke anser sig ha råd att offra mycket mer på uppgiften att utgiva rä-

kenskaperna, efter att dess kostnader har ställt sig så höga som de gjort, kan man förstå, också om man kanske vill beklaga det: men den obetydliga kostnaden för en handledning på t. ex. 50 sidor skulle det väl ej vara omöjligt att uppbringa.

Det ställer sig icke lätt att i få ord giva en sammanfattning av Dr. Christensens resultat av källgranskningen. Närmast bygger den på hans egen tidigare, stora uppsats i *Hansische Geschichtsblätter* 1934 och på Dr. Astrid Friis' för sin tid banbrytande, nästan lika stora framställning i *D. H. T.* 1925; men därtill kommer också nytt material, i fråga om det i föreliggande avhandling nya framför allt de holländska notariatsregistrens uppgifter om certepartier i Östersjöhandeln. I fråga om sjöfarten eller rätare sagt fartygen bekräftar den nya undersökningen i det stora hela de gamla resultaten. Det framgår att antalet fartyg som har undgått tullkontrollen är ganska litet och att de fartyg som icke har upptagits i Öresundstullräkenskaperna till större delen måste ha gått genom Stora Bält, och vidare att Bält-trafiken huvudsakligen har gällt närliggande hamnar öster och väster om Öresund, så att den egentliga Nord-Östersjö-trafiken obetydligt påverkas av att Bält-trafiken endast är känd för det adertonde århundradets förra hälft. Så till vida bör forskare i det stora hela kunna bygga på räkenskapernas fartygsuppgifter. Emellertid visas det också att den kulmination av fartygsantalet genom Öresund mot det sextonde århundradets slut, som bland andra Dietrich Schäfer uppfattade som uttryck för Öresundsfartens kulmen för lång tid framåt, i verkligheten motsvarades av en ökning i fartygens storlek, som lät tonnaget växa också efter denna tidpunkt. Dr. Christensen företager en omräkning av siffrorna i detta hänseende och kommer till ett — grafiskt demonstrerat — resultat, som betyder att trafiken växte ungefär fram till 1618 men sedan sjönk, så att det gamla maximum ej hade uppnåtts vid undersökningens slutpunkt 1640. Också övriga delar av fartygsuppgifterna underkastas en förnyad granskning. Så visar sig uppdelningen i lastade och barlastade fartyg ganska otillförlitlig, och felaktigheten av Nina Bangs uppfattning att »Hjemsted«-talen skulle ha gällt fartygens och ej skepparnas hemorter bekräftas på nytt.

Efter min ringa mening har nu uppgifterna om fartygen (och sjöfarten) kommit att tillerkännas en överdriven betydelse i diskussionen av Öresunds-trafiken, delvis men ej helt och hållet beroende på källmaterialets egen karaktär, i det att räkenskaperna endast kan gälla själva transit-trafiken (ej ens transit-handeln, som är något helt annat). Det är därför resultaten av varutrans-

portens källkritiska granskning som förtjänar den största uppmärksamheten, och de nya resultaten är också viktigast på den punkten. Särskilt är den genomförda undersökningen av varu-
trafiken på en ny grundval, lastpenningarna, av stor vikt i detta hänseende. Denna metod är visserligen i sig själv på godt och ondt. Det är av stor vikt att man genom den har kunnat redovisa det tullpliktiga godset utan inblandning av de ojämnt upptagna tullfria varorna. Men det inses lätt att en förskjutning mellan tullfria och tullpliktiga varor kommer att göra resultaten missvisande; och den under det 17de århundradet stigande utfarten från det tullfria Sverige måste komma att låta särskilt metallerna framträda med alltför låga tal. Emellertid har Dr. Christensen säkert rätt i att Nord-Östersjö-trafiken främst utgjorde en utväxling av salt emot brödkorn — för att använda det danska ordet. De två diagram där varusammansättningen i hvardera riktningen framställes är av särskilt intresse, trots att resultaten av de utförligt och intressant behandlade tullsveken (genom att ersätta högre tullbelagda och i sig själva värdefullare varor med lågvärdiga) icke kan komma till uttryck där. Också förskjutningarna i tiden för tullsveken belyses värdefullt med ledning av danskt administrativt material.

Jag har nu uteslutande uppehållit mig vid avhandlingens ena hälft. Den andra uppgiften, att skildra den nederländska Östersjöhandeln omkring 1600, belyses främst med ledning av det stora nya holländska material författaren har sammanfört, nämligen dels de redan omtalade notariatsregistren, dels och framför allt två handelsarkiv, det ena, otryckta för köpmannen och redaren van Adrichem i Delft, det andra, tryckta för en holländsk firma i Lissabon, Cunertorf-Snell. I denna del går författaren icke minst i Professor Arups spår, så som Arup hade upplagt problemen i sin utmärkta avhandling *Studier i engelsk og tysk handels historie* (1907). För egen del kan jag icke tillerkänna denna del av Christensens avhandling på långt när samma vikt som den förra. De ämnen han där behandlar förefaller mig till stor del sekundära, och framställningens huvudsakliga värde ligger i mina ögon i den åskådliga bild man av van Adrichems korrespondens får av en framgångsrik och företagsam holländsk köpmans verksamhet som helhet mot det 16de århundradets slut. Men icke heller riktigheten av förf:s slutsatser förefaller mig i detta fall på höjd med dem som gäller Öresunds-materialet. Han drager alldeles för vidtgående slutsatser ur det begränsade och tillfälliga material som står till disposition nu. Hans bevisning för de »moderna» eller »kapitalisti-

ska« företagsformernas genombrott just då och just där förefaller mig delvis ohållbar. Exempelvis det bevis han finner i att van Adrichem spekulerade i växelkursfluktuationer på 1590-talet men ej på 1570-talet vederlägges av förekomsten av sådana spekulationer redan från det 16de århundradets midt. Genom att alldeles bortses från den engelska utvecklingen och de egentliga handelskompanierna har också det faktum undgått honom att de egentliga »kapitalistiska« och »moderna« företagsformerna var av en helt annan typ än de han skildrar — med andra ord föregångare till det moderna aktiebolaget, ej till det moderna handelsbolaget — eller att utvecklingen i alla händelser följde begge linjerna.

Men 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 måttfullhet och utmärkta omdömesförmåga hvarmed en numerisk och positiv kritik av Öresundstullräkenskaperna har genomförts.

Eli F. Heckscher.

Sveriges økonomiske Historie.

Eli F. Heckscher: Svenskt arbete och lif. Bonniers Forlag, Stockholm, 1941.

Gennem en lang Række Afhandlinger og større Værker har Professor Eli F. Heckscher vundet sig et Navn som en fremragende Forsker indenfor den økonomiske Historie. Hans Hovedværk vil uden Tvivl blive »Sveriges økonomiska Historia«, hvoraf hidtil to Bind omfattende Tiden 1520—1720 har set Lyset. Dette store Værk kan imidlertid ikke forventes afsluttet i den nærmeste Fremtid, og Prof. Heckscher har derfor nu skrevet en Bog, der skulde give en »et Helhedsbillede af *svenskt Arbejde og Liv* gennem Aarhundrederne beregnet for et bredere Publikum«.

Prof. Heckscher giver i Værket en Oversigt over det svenske Erhvervslivs Udvikling fra Landskabslovenes Tid til vore Dage. Den bredere Fremstilling standser ved 1914, men Tiden 1914—39 skildres dog i korte Rids.

I adskillige Henseender falder Udviklingen i Sverige sammen med Danmarks, det gælder i det væsentlige hvad Landbruget og Købstadnæringerne angaar. Naar Sveriges økonomiske Historie alligevel er saa forskellig fra Danmarks, skyldes det de tre betydningsfulde Faktorer: Metallerne — især Jernet og Kobberet — Skoven og Vandkraften. Jernet og Kobberet dannede Grund-