

Kapitel 4

Øresundstoldregnskaberne 1497-1857

- en kilde til international, regional og lokal skibsfart og varetransport

FORFATTER: Erik Gøbel, historiker, fhv. seniorforsker, Rigsarkivet i København

EMNEORD: Øresundstold, handel, skibsfart, Øresundsbyerne

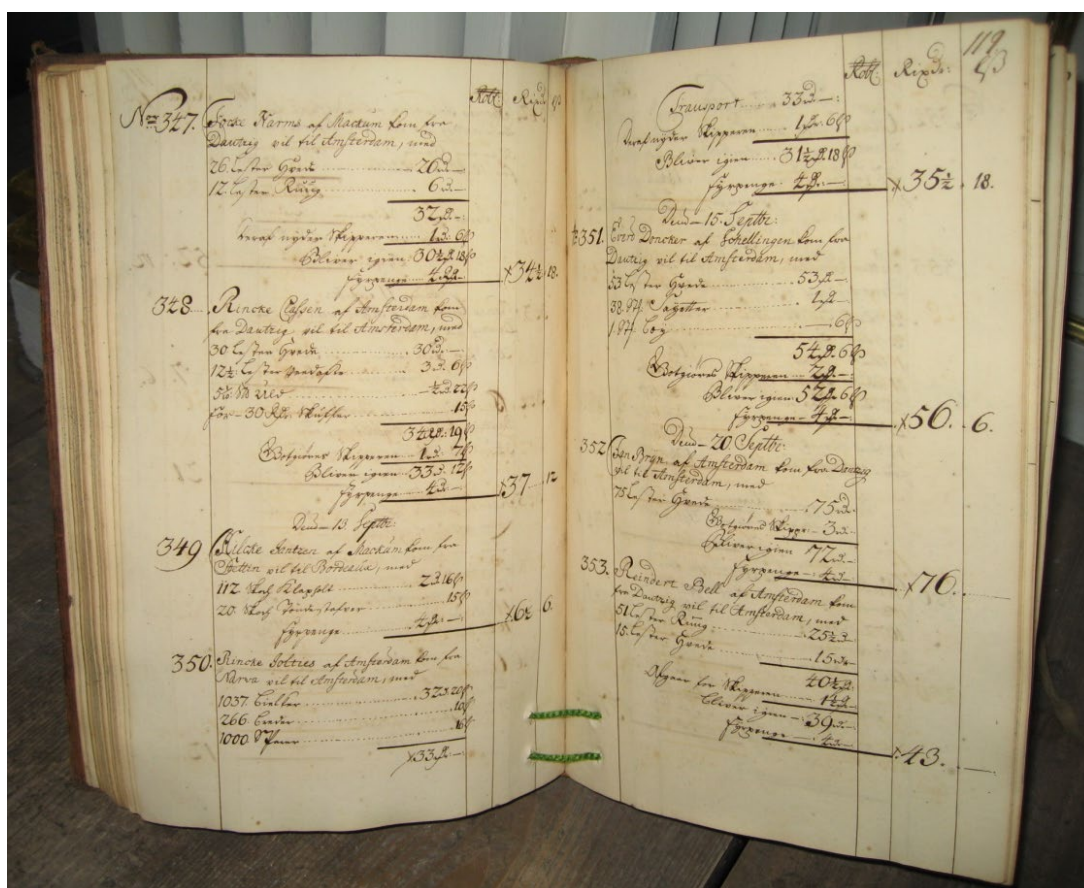


Fig. 1: Opslag i Øresundstoldregnskaberne for 1734.

Abstract

The Sound Toll Registers contain information about all shipping and trade through the Sound (i.e. the Øresund) from 1497 to 1857. This article discusses the Sound Toll Registers and their contents. Their research potential is demonstrated by international, regional and local examples of voyage patterns, cargoes etc. All data on the 1.8 million ship passages recorded in the Sound Toll Registers are easily accessible at: www.soundtoll.nl.

De bevarede regnskaber fra Øresundstolden er en historisk kilde af interesse for både internationale, regionale og lokale forhold. I toldregnskaberne kan man nemlig finde oplysninger om 1,8 millioner skibes passage gennem Øresund i den lange periode fra 1497 til 1857. Da de danske stræder – først og fremmest Øresund – var en særdeles vigtig handelsvej for international søfart og varetransport i tidlig moderne tid, er Øresundstoldregnskaberne en uhyre vigtig og helt enestående kilde til verdenshandelens historie. Øresund forbandt nemlig de store økonomiske vesteuropæiske centre blandt andet i London og Amsterdam med markederne i Baltikum, hvor Vesteuropas mangeartede forarbejdede varer blev udvekslet med råvarer som tømmer, korn, hamp, hør og tjære samt jern og fisk.

På grund af deres kolossale informationsindhold og forskningspotentiale har UNESCO optaget Øresundstoldregnskaberne på The Memory of the World Register, som opregner den allervigtigste skriftlige kulturarv i verden. Men som vi skal se, er Øresundstoldregnskaberne samtidig en rig kilde til Øresundsregionens historie og til helt lokale forhold samt til individuelle skippere i byerne langs Øresunds kyster.

Den letteste måde at få adgang til Øresundstoldregnskaberne på i vore dage er ved at benytte den digitaliserede udgave på www.soundtoll.nl, som indeholder transskribering af alle de 1,8 millioner poster fra perioden 1497 til 1857 samt forskellige søge- og statistikværktøjer, men som også giver mulighed for at se scannede billeder af selve de originale indførsler i protokollerne.

Hvor intet andet er nævnt i det følgende, bygger teksten på de originale Øresundstoldregnskaber eller på databasen – samt på de grundige fremstillinger i den af Ole Degn redigerede bog om Øresundstolden.

Øresundstoldregnskaberne

Øresundstolden blev indført af kong Erik af Pommern (1396-1441) i 1429; men fra den ældste tid mangler regnskaberne helt, og for perioden 1497-1574 mangler en hel del årgange (nemlig 1498-1502, 1504-1527, 1529-1535, 1549-1556, 1559, 1561 og 1570-1573). Derimod er rækken ubrudt fra 1574 og indtil ophævelsen af Øresundstolden i 1857 (dog mangler 1634 og 1659). Også fra strømtolden i Store Bælt og i Lille Bælt er tilsvarende toldregnskaber bevaret for visse perioder.

De bevarede Øresundstoldregnskaber omfatter næsten en kvart million sider og optager omkring 60 hyldemeter i Rigsarkivet i København. Toldbøgerne er ført på Øresunds Toldkammer i Helsingør, hvor Øresundstolden blev opkrævet, af hensyn til dokumentation af indtægterne fra denne særlige told.

Alle skibe skulle stoppe ved Helsingør – både udlændinge, som skulle betale Øresundstold af skib og/eller ladning, og fartøjer under dansk flag, der ikke skulle erlægge egentlig Øresundstold men kun fyrpenge. I perioder var også andre nationer helt eller delvist fritaget for at betale tolden. Dette gjaldt for eksempel skibe under svensk flag helt fra Kalmarunionens tid til 1720. Men alle passerende skibe blev noteret i Øresundstoldregnskaberne, fordi alle skulle betale fyrpenge, der var en beskeden fast afgift til opretholdelse af fyr og farvandsafmærkning.

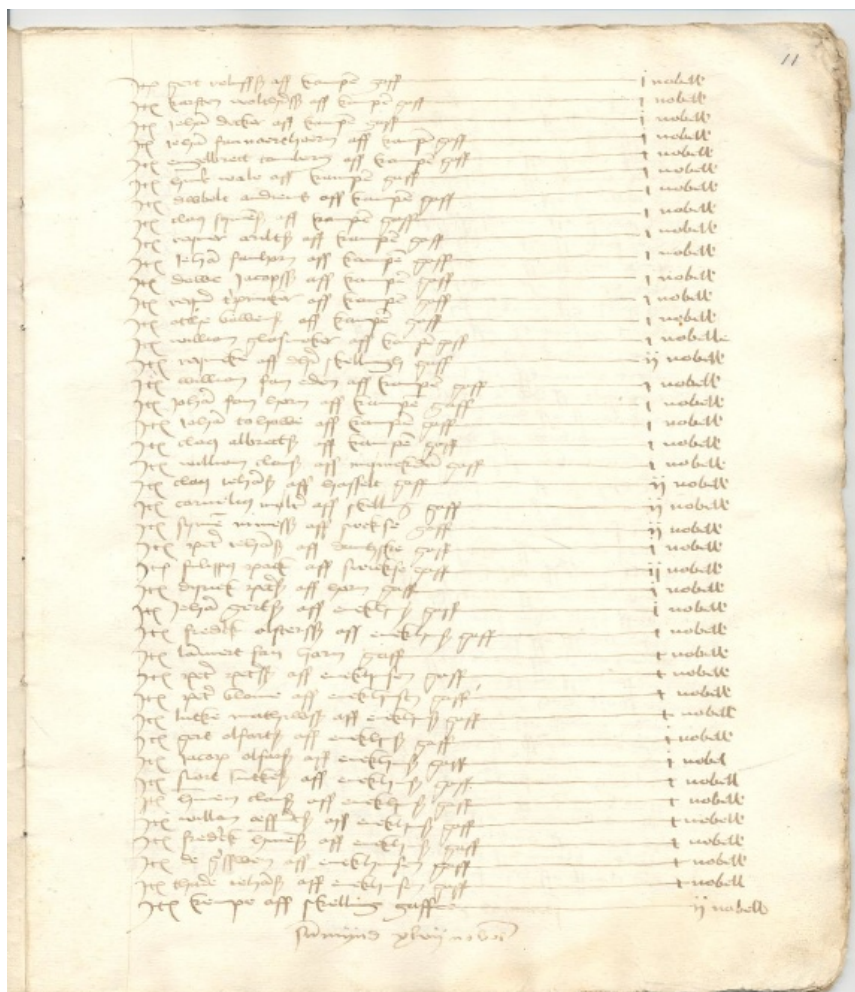


Fig. 2. Opslag i det ældste bevarede Øresundstoldregnskab for 1497. Foto: Forfatteren.

Informationsindholdet i regnskabsbøgerne ændrede sig en hel del gennem tiden. De tre ældst bevarede årgange – 1497, 1503 og 1528 – noterede helt summarisk, hvilke skippere der i årets løb havde passeret gennem Øresund, og hvad de havde betalt. Eksempelvis: "Gert Roluffs aff Camp. gaff 1 Nobell". Kampen er en nederlandsk havneby, og skipper Roluffs betalte med en engelsk guldmønt, en såkaldt rosenobel. I regnskaberne for årene 1536-1548 findes desuden anført, om fartøjerne var lastede eller ballastede, og hvilken størrelseskategori de tilhørte. Fra 1557 finder vi tillige datoen for passagen og navnet på afsejlingshavnen. Da man i 1567 begyndte at opkræve told af varerne ombord, blev ladningerne udspecificeret i Øresundstoldregnskaberne. Endelig anførte man fra 1660'erne også, hvorhen skipperen agtede sig fra Helsingør.

Dermed havde toldbøgerne fundet det indhold, som vedvarede lige til slutningen i 1857. Standardformuleringen af indførslerne lød som for eksempel følgende for et af de mange nederlandske skibe på vej ud af Østersøen den 9. oktober 1689, lastet med korn, boghvede og vedaske. I dette tilfælde betaltes 108½ daler 12 skilling.

Jacob Clasen Brandaris af Vliet[and] kom fra Dantzic med		
82 Lester Huede a 1 Dr.	82 [daler]	
18 Lester Biug a ½ Dr.	9	
45 Lester Boghuede a 1 Ort	11	12 [skilling]
10 Lester Vedaske a 1 Ort	2½	
vil til Amsterd[am]		
Fyrpenge	4	
Lastpenge	104½	12
Summa	108½	12

Tab.1: Standardformulering af indførsel i Øresundstoldregnskaberne for skipper på vej ud af Østersøen.

I modsat retning og på et meget senere tidspunkt er følgende typiske eksempel fra den 15. april 1831.

Anthony Brown af London [kom] fra London til Riga med		
120.230 Pd. Sukker	225 [daler]	21 [skilling]
45.409 Pd. Peber	113½	2
47.940 Pd. Bomuld	179½	14
29.798 Pd. Caffé	149	
1.558 Pd. Indigo	11½	9
3.777 Pd. Piemont	7	4
55 Ox.hd. [oksehoveder, store tønder] Øll	5	8
1/10 Sk[ip]Pd. [16 kg] Kobbertraad	3	
	691½	13
Føring	27½	7
	664	6
Fyrp[enge]	4	
	668	6

Tab. 2.: Standardformulering af indførsel i Øresundstoldregnskaberne for skipper på vej ind i Østersøen.

Den såkaldte føring var en præmie til skipperen, indført for at opmuntre ham til at toldklarere sin ladning korrekt og ikke prøve at snyde med for lave angivelser.

Gennem århundrederne sejlede flere og flere skibe gennem Øresund. På Figur 3 over det samlede antal skibspassager ses, at trafikken jævnt hen øgedes. Fra et årligt gennemsnit på omkring 1.500 før 1550 voksede tallet til 25.813 i 1856, som var det år, hvor allerflest passerede. Aktivitetsniveauet var afhængigt af konjunkturerne i verdenshandelen, og man oplevede midlertidige nedgange for eksempel under Store nordiske Krig 1709-1720 og Napoleonskrigene 1810-1815.

Et indtryk af fordelingen på de forskellige søfarende nationer 1497-1795 får man ved hjælp af Figur 4. Ganske få nationer tegnede sig for en stor del af trafikken. I middelalderen havde Hansestæderne spillet en vigtig rolle, men i 1500-årene og indtil slutningen af 1600-årene var over halvdelen af skibene nederlandske – i visse perioder kom deres andel helt op på 80 procent af den samlede trafik gennem Øresund. En anden vigtig nation var englænderne med skotterne. Deres andel voksede støt til knap en trediedel, et niveau som de stadig fastholdt i 1830'erne.

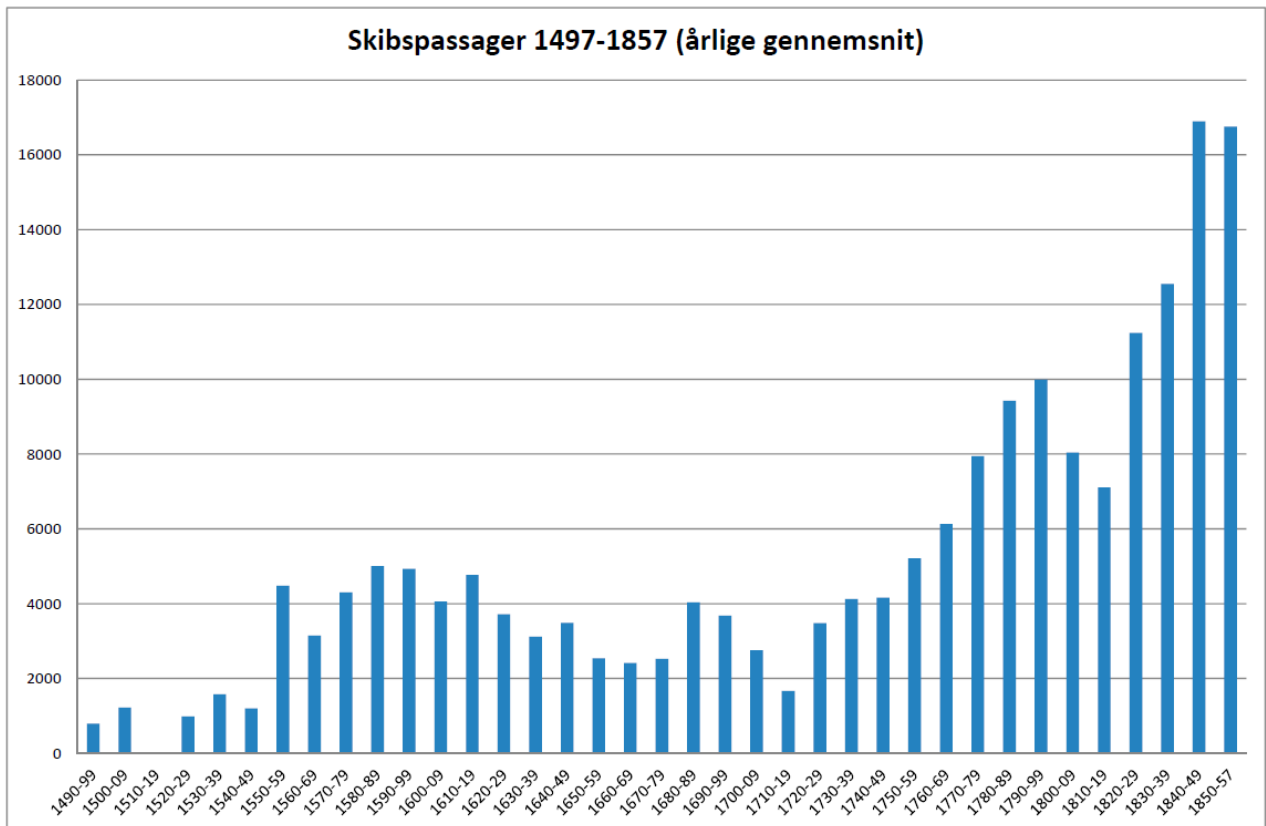


Fig. 3: Antal skibspassager i årlige gennemsnit.

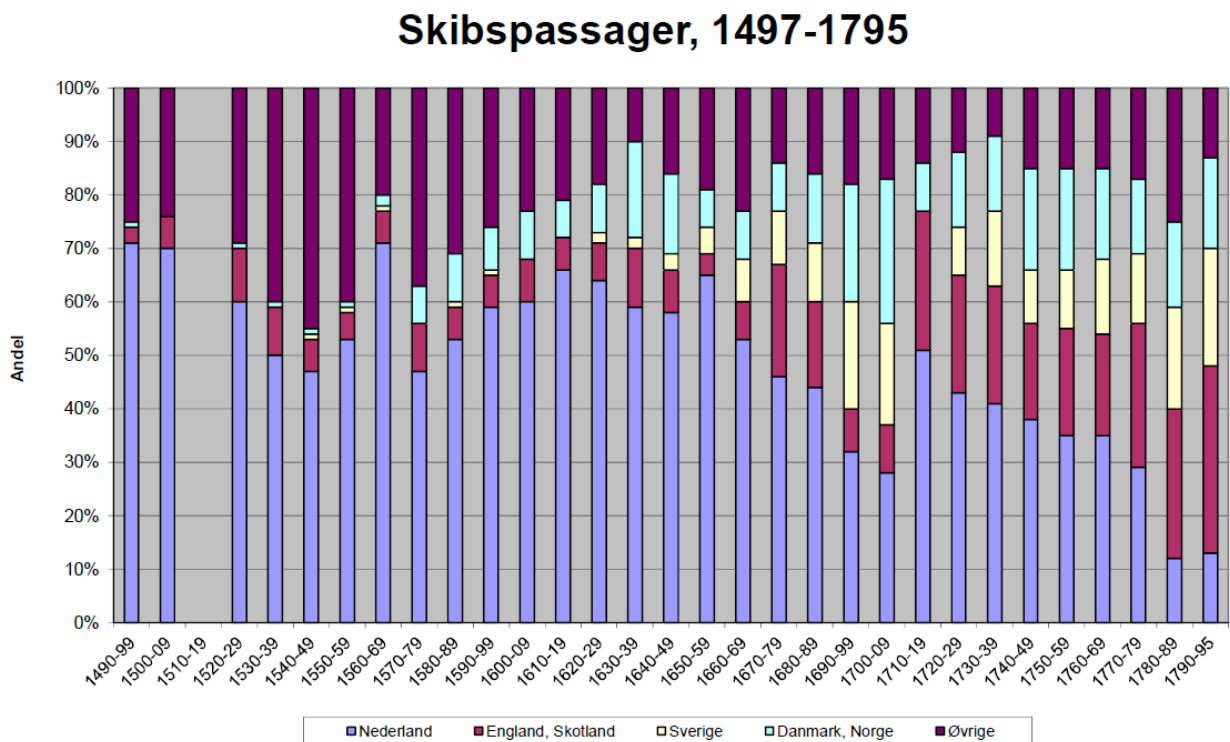


Fig. 4: Andel af passerede skibe fordelt på nationer af 1497-1795.

Udviklingen efter Napoleonskrigene kan ses af vedstående tabel over skibspassager 1815-1850. Da var den nederlandske andel faldet, selv om det absolutte antal skibe under nederlandsk flag ikke var reduceret, men samtidig var britiske og især preussiske skibe blevet meget hyppigere i Øresund. Svensk, norsk og dansk sejlads tegnede sig tilsammen for nogenlunde hver tredje gennemsejling.

	1815-1824	1825-1834	1835-1844	1845-1850
Nederlandene	7	7	7	8
England	32	34	26	30
Preussen	14	17	18	14
Sverige	16	10	9	11
Norge	8	10	12	13
Danmark	8	7	8	7
Øvrige	15	15	20	17

Tab.3: Skibspassager 1815-1850 (andele i procent)

Provenuet fra Øresundstolden var en væsentlig indtægtskilde for Danmark. I alt for perioden 1497 til 1857 blev opkrævet 86 millioner daler. Historikeren Ole Degn har omregnet dette beløb til 11,5 milliarder euro i vore dages penge.¹ I slutningen af 1600-tallet udgjorde Øresundstoldsprovenuet 4½ procent af statens samlede indtægter, og andelen voksede til 8 procent i 1780'erne. I 1800-årene tegnede Øresundstolden sig ofte for 10 procent af statsindtægterne i Danmark.² Taksterne for lastetolden i Øresund blev længe holdt hemmelige, og først i 1640'erne offentliggjorde de danske myndigheder toldrullen med taksterne for de forskellige varer. Af varer, som ikke udtrykkelig var nævnt deri, opkrævede man 1 procent af værdien i Øresundstold. Toldbehandlingen på Øresunds Toldbod blev efterhånden mere kompliceret med større skibe og med store og mangeartede ladninger. Foruden over selve toldbetalingen beklagede mange sig over at måtte spille kostbar tid ved at skulle stoppe ved Helsingør, ofte et helt døgn eller to – især hvis en gunstig vind nåede at vende til en ugunstig i løbet af ventetiden.

Selv efter afståelsen af Skåne, Halland og Blekinge til Sverige lykkedes det Danmark at vedblive med at opkræve Øresundstold. Men fra 1830'erne begyndte først USA og snart også Preussen og England at protestere mere og mere energisk. I forbindelse med afskaffelsen af tolden fra 1. april 1857 lykkedes det Danmark at opnå en imponerende kompensation fra alverdens søfartsnationer på ikke mindre end 33½ millioner rigsdaler, hvad der svarede til 14 års Øresundstold på den tid. Når det lykkedes Danmark at vedblive med at opkræve Øresundstold, efter at man havde måttet afstå provinserne øst for Øresund ved Roskildefreden i 1658, skyldtes det først og fremmest, at toldbetalingen for den enkelte ladning trods alt var ganske beskeden, og at Danmark gennem århundreders sædvane havde vundet en vis ret til opkrævningen. I Brømsebrofreden i 1645 fastsloges, at svenske ladninger fortsat var helt fritaget for betaling af Øresundstold, og dette blev blot præciseret i 1658. Men efter Store nordiske Krig måtte svenskerne fra 1720 til at erlægge denne told. Dog blev svenske småfartøjer i kystfart fritaget for toldbetalingen fra 1852.³

¹ Degn: 'Øresundstoldens toldsatser', 2010b, 138-143.

² Gøbel: 'Øresundstolden og dens regnskaber', 2010a, 44.

³ Johannesson: *Skåne, Halland og Blekinge*, 1981, s. 400.



Fig. 5: Øresund afbildet i Georg Braun & Frans Hogenberg: Civitates orbis terrarum, ca. 1582.

Øresundsregionen

De oftest besejlede pladser på østsiden af Øresund mellem Kullen i nord til Falsterbo i syd var i henhold til Øresundstoldregnskaberne 1634-1857 i runde tal: Malmö med 33.500 afsejlinger og ankomster tilsammen, Landskrona med 6.800, Höganäs med 5.700 og Helsingborg med 4.000. De hjemmehørende skippere spillede i Malmö og Landskrona kun en mindre rolle, men i Höganäs og Helsingborg derimod en stor rolle i besejlingen af deres hjemhavn.

På mindre steder som Mölle, Viken, Råå og Skanör var sejlads mønsteret derimod et helt andet. Fra Viken for eksempel sejlede i løbet af hele perioden 1634-1857 kun 19 skibe direkte fra hjemhavnen og forbi Helsingør, næsten alle var de på vej til Helsingborg eller København. Til Viken ankom bare 21 dér hjemmehørende fartøjer, hovedsagelig fra Helsingborg. Men skippere hjemmehørende i Viken passerede Kronborg ikke mindre end 1.260 gange, oftest i fart med fragt mellem andre steder end hjemhavnen, eksempelvis i fart mellem vestsvenske havne, mellem skånske og sjællandske havne eller meget sjældnere på Baltikum og England.

På den vestlige side af Øresund – fra Gilleleje nordligst til Stevns sydligst – finder vi ganske samme mønster for skipperne fra søfartsbyen Dragør med mange sejlads forbi Helsingør (3.073), men kun forholdsvis få til og fra Dragør (henholdsvis 79 og 50). Den oftest forekommende plads i Øresundstoldregnskaberne var hovedstaden København med 64.000 afsejlinger og 92.000 ankomster. Den atypiske havn Helsingør havde henholdsvis 5.000 og 14.000, medens den mindre købstad Køge syd for København tegnede sig for 4.600 afsejlinger og 2.800 ankomster.

Køge

Gennem Øresund til havnen i Køge sejlede i alt 2.571 skibe i årene fra 1634 til 1857. Tre fjerdedele af dem kom fra Norge, hvor Halden med 611 sejlads, Bergen med 338 og Drammen med 270 var de vigtigste. Fra danske og svenske havne kom langt de fleste fra de østensundske pladser Uddevalla med 163 sejlads, Halmstad med 64, Kungsbacka med 18 samt Marstrand og Göteborg med 17 hver. Fra den engelske region

ankom gennem tiden, men overvejende i 1800-tallet, 268 skibe – over halvdelen fra Newcastle upon Tyne med stenkul.

Ser vi udelukkende på de passager, hvor skipperen havde hjemsted i Køge, drejer det sig i alt om cirka 1.300 forbisejlinger i hver retning. Af de nordgående rejser kom 570 eller 79 procent fra Køge, medens 100 eller 14 procent var stået ud fra Københavns Havn. Hertil kom enkelte på rejse fra pladser i Baltikum, Danmark eller Sverige. Ydermere var der hele 585 rejser, hvor Køge-skipperne passerede Kronborg på vej fra norske havne, hovedparten fra Bergen med 253 passager og Kristiania med 119 samt Tønsberg og Drammen med henholdsvis 47 og 43 forbisejlinger.

Når skipperne fra Køge sejlede mod Norge, var fordelingen på de norske havne tilsvarende. Når de passerede Helsingør for sydgående, var 28 procent af dem destineret til København, medens hele 62 procent var på vej mod hjemmet i Køge – ofte om efteråret for at gå i vinterhavn dér. De resterende få Køge-skipperne sejlede mod de danske provinshavne, svenske havnebyer eller pladser i Østersøen. Det må her erindres, at Øresundstoldens regnskaber ikke omtaler den hyppige nærtrafik tværs over Øresund, som ikke passerede Helsingør, men kun medtager sejlads mellem havne henholdsvis nord og syd for Kronborg. Varerne, som Køge-folkene transporterede gennem Øresund, var en masse fisk og fiskeprodukter, trælast og jern den ene vej. Og den anden vej fragtede de først og fremmest malt og korn, især byg og rug. Som eksempel på et mikrostudie er sidst i artiklen beskrevet en enkelt Køge-skipper, Torstinus Nielsens sejlads.

Ship No.	Ship Name	Cargo	Value
71	Dirck Pieters Bruweamp of Amster.	200.000 lb. Sugar 200.000 lb. Tobacco 130.000 lb. Pepper 120.000 lb. Cloves 50.000 lb. Nutmeg 2.000 lb. Saffron for 110 lb. Cambric	23.48.11.18.10.12.8.29.15.6
72	Deus - 8 Aprilis. Willem Blocker of Koon Am.	120.000 lb. Salt for 100 lb. Pepper for 100 lb. Cloves	63.18.6.10.6.10.6.10.6.10.6
73	Deus - 9. Ditto Caes Mecker of Koon Am.	52.000 lb. Salt for 100 lb. Pepper for 100 lb. Cloves	26.2.25.2.2.2.2.2.2.2
74	Jacob Euckes of Amster.	Amsterdam Ballast	2
75	Peter Petersen of Amster.	Amsterdam Ballast	2

Fig. 6: Opslag i Øresundstoldregnskaberne for 1734.

Malmö

Som eksempel på søfart og handel i en større by fra Øresundsregionen kunne man vælge Malmö. En væsentlig del af denne bys sejlads passerede Helsingør, som det dokumenteres i Øresundstoldregnskaberne. Mellem 1634 og 1857 passerede i alt 9.939 skibe hjemmehørende i Malmö forbi Kronborg enten på vej nordpå eller sydpå. Det højeste tal for et enkelt år nåede man i 1814, hvor 258 fartøjer hjemmehørende i Malmö passerede Helsingør; i 1855 drejede det sig tilsvarende om 256 passager. Men endnu flere fartøjer end de hjemmehørende havde Malmö som afsejlingshavn, nemlig 17.040, og 16.489 havde byen som destination gennem hele perioden 1634-1857. Der var imidlertid tale om store variationer gennem tiden, forårsaget af den politiske situation, for eksempel findes næsten ingen Malmö-boere i Øresundstoldregnskaberne under Store nordiske Krig 1709-1720.

Øresundstoldregnskaberne viser, at sejladerne fra og til Malmö overvejende gik til og fra svenske havne nord for Helsingborg: Göteborg, Uddevalla, Halmstad, Marstrand, Kungsbacka, Strömstad og Falkenberg. Men også norske havne spillede en væsentlig rolle, først og fremmest Bergen. En typisk ladning nordpå repræsenterer Lars Nielsen fra Malmö, som i begyndelsen af december 1731 transporterede 160 tønner malt, 70 tønner rug, 2 tønner havregryn og 1 skippund (159 kilo) flæsk til Göteborg, for hvilken last han betalte 5½ rigsdaler i Øresundstold. I modsat retning sejlede for eksempel A. Petersson, også hjemmehørende i Malmö, i juni 1837 fra Bergen med 450 tønner sild, 50½ tønner tran og 800 våger (15,3 tons) tørfisk, alt sammen bestemt til Malmö. Han måtte erlægge 29 rigsdaler i Øresundstold.

De hyppigst nævnte varer på fartøjer hjemmehørende i Malmö var: byg, malt, sild, rug, ærter og havre, foruden kul fra England. Men Øresundstoldregnskaberne nævner helt op til 52 forskellige varekategorier i en enkelt ladning, oftest var der dog tale om, at en skipper kun havde ganske få slags varer ombord. Malmö-skipperne, der passerede Helsingør, havde oftest vestsvensk eller baltisk havn – ofte naturligvis Malmö – som destination, næst vigtigst var havne i England og i Norge. Betydelig færre sejlader gik til fjernere destinationer som Nederland, Frankrig, Spanien eller Portugal. Det var naturligvis fra de samme havne, Malmö-fartøjerne returnerede.

Øresundstoldregnskaberne giver i visse tilfælde også mulighed for at se på selve de fartøjer, der sejlede gennem Øresund. For dem, der eksempelvis var hjemskrevet i Malmö, findes der oplysning om navn og i mange tilfælde tonnage i perioden 1666-1708. Den ældste forekomst af begge dele finder vi den 29. juli 1667, hvor tolderen i Helsingør noterede i sit regnskab, at *"Matz Matzen af Malmö kom fra ibdm. [sammesteds]. Fremviist sit Søde Bref paa sin førende Schude Fortuna dregtig 30 Lester. Will till Christiansand og derpaa frii passerit"*. I henhold til svenskernes toldfrihed kunne skipper Matzen altså sejle frit forbi Helsingør uden at erlægge Øresundstold. Mellem 1724 og begyndelsen af 1820'erne anførte Øresundstoldregnskaberne både fartøjstype og drægtighed for svenske fartøjer – og last, da den svenske toldfrihed ophørte i 1720. I 1820'erne og 1830'erne finder vi kun drægtigheden anført sporadisk, men 1842-1857 er for praktisk talt alle Malmö-fartøjer anført deres drægtighed.

Dette muliggør en stikprøve med hensyn til udviklingen i de malmöske fartøjers lasteevne. I femåret 1730-1734 var den gennemsnitlige drægtighed på 7,8 læster, 1760-1764 var den 11,6 læster, og 1790-1794 var den yderligere øget til 12,8 læster. Men 1850-1854 var den vokset til et gennemsnit på hele 47 læster. Fartøjernes voksende størrelse er vigtig at huske på, hvis man vil sammenligne antallet af sejlader til forskellige tider.

Årstidsvariation

Regnskaberne kan også bruges til at demonstrere, hvordan skibsfarten i et så vigtigt gennemsejlingsfarvand som Øresund fordelte sig på årstiderne. Som tilfældigt, men typisk eksempel, er her valgt årene 1751-1755. Af vedstående diagram ses klart den omstændighed, som overrasker mange moderne mennesker, nemlig at skibsfarten som regel lå stille om vinteren. I egentlige isvintre var det naturligvis umuligt at sejle, men heller ikke i andre vintre ønskede reder eller skipper at risikere skade på fartøj eller indehavende last i det barske vejr. Diagrammet viser, at skibstrafikken lå praktisk talt stille i januar og februar, medens sejladerne toppede i juni, juli og august. Endnu så sent som under den hårde vinter 1837/1838, hvor Øresund frøs til midt i januar, var dette et stort problem for søfarten. I januar 1838 passerende kun 12 skibe Helsingør og i februar kun 1, i alt passerende det år næsten 14.000 fartøjer.⁴

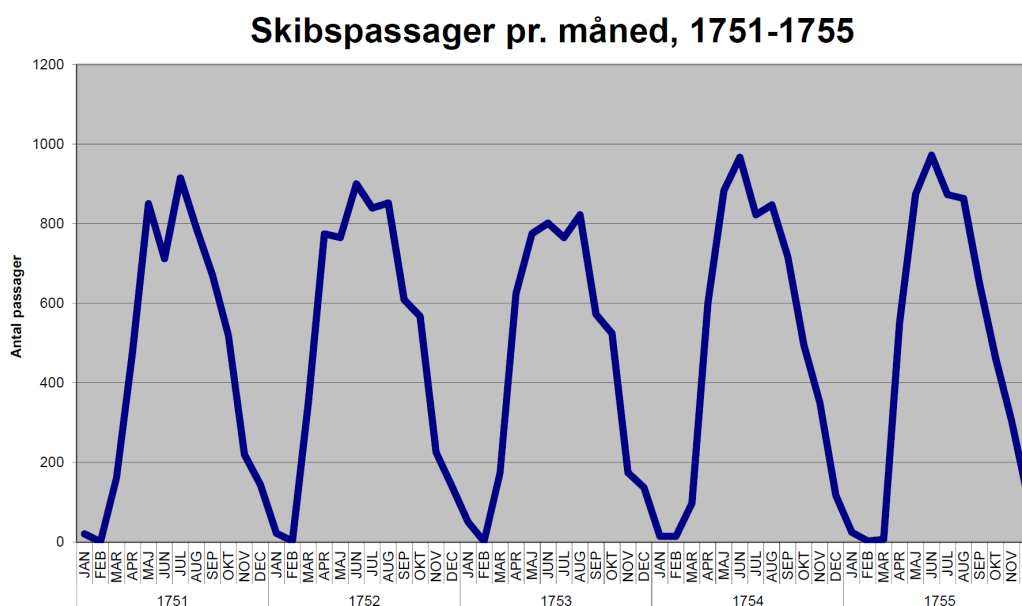


Fig. 7: Antal passerende skibe per måned i fem tilfældigt udvalgte år.

Last eller ballast

En anden form for årstidsvariation havde at gøre med retning og tillastningen af de passerende fartøjer. Efter vinterpausen så man typisk store flåder af ballastede skibe på vej ind i Østersøen for at hente regionens råvarer.

Lad os tage første halvår 1740 som eksempel. Det var en ualmindelig streng vinter i hele Europa, hvor Øresund frøs til midt i januar, og man kunne køre over det med store fragtvoget. Skibsfarten kom først i gang igen i midten af marts. Da ankom østgående nederlændere i store eskadrer af ballastede skibe. Fra 23. april til 3. maj passerende den første sådanne gruppe på 158 fartøjer; den anden var på 213 skibe og blev noteret i Øresundstoldregnskaberne mellem 19. og 23. maj; den tredje gruppe på 196 fartøjer passerende Helsingør mellem 5. og 15. juni; og endelig kom den fjerde, som omfattede 214 skuder, i dagene fra 21. til 29. juni. Det højeste antal østgående nederlændere på en enkelt dag i første halvår 1740 oplevede tolderne i Helsingør den 29. april, hvor de fortravlede embedsmænd på Øresunds Toldkammer måtte ekspedere 177 skippere, hvoraf 82 dog heldigvis sejlede udelukkende i ballast. Det højeste antal skibspassager for alle nationer

⁴ Gøbel: 'Øresundstolden og dens regnskaber', 2010a, s. 55f.

tilsammen i løbet af en enkelt uge var 449 eller 64 i gennemsnit om dagen. Hovedparten i denne uge i juni 1740 var nederlændere, men briterne bidrog væsentligt til travlheden med to store eskadrer på hver 36 skibe.

Selv om der således var tale om ganske mange skippere på en gang, var deres ekspedition ved Øresunds Toldkammer dog nem, idet ballastere i de fleste perioder blot skulle betale en fast afgift i fyrpenge – og altså ikke undergå egentlig toldbehandling. For eksempel passerede næsten 17.000 nederlandske skibe gennem Øresund 1784-1795. Af disse sejlede 32 procent i ren ballast, 5 procent delvis i ballast og resten uden ballast. I tilfælde af gunstig vind opholdt ballastede skibe sig kun ganske kortvarigt på reden ved Helsingør, typisk blot en time eller to. Men nogle måneder senere ville de selvsamme skippere vende tungt lastede tilbage i modsat retning med mange varer ombord og med tidkrævende toldbehandling til følge. Opholdet i Helsingør benyttede man dog altid til nødvendig proviantering og afsendelse og modtagelse af post og i påkommende tilfælde til reparation af mindre skader på fartøjerne.



Fig. 8: Helsingør Rhed i 1793. Museet for Søfart.

Torstinus Nielsen

Endelig kan Øresundstoldregnskaberne benyttes til mikrostudier af en enkelt skippers rejser og ladninger. Som et lidt tilfældigt eksempel kunne man vælge Torstinus Nielsen fra Køge. Han forekommer i Øresundstoldregnskaberne fra 1730 til 1743, i hvilket tidsrum han passerede Helsingør 27 gange, hver eneste rejse var mellem Danmark og Norge.

Første gang, man møder ham i regnskaberne, er 23. april 1730, hvor han var på vej nordpå med sin galiot på 16 læster – cirka 42 tons i vore dages mål – fra hjemhavnen i Køge til Bergen med 350 tønder malt og 334 tønder byg i lasten. Han returnerede fra Bergen mod Køge og passerede Helsingør for sydgående 15. juni samme år med en ladning fisk og tran. Allerede en måned senere var han atter på vej til Norge med en ladning malt, denne gang destineret til Frederikshald. Således lå Torstinus Nielsen nærmest i fast fart mellem hjemstedet Køge og sydnorske havne, oftest Bergen og Frederikshald, men også med enkelte rejser til

Langesund, Drammen eller Kristiania. Som regel nåede han to returrejser om året. Fra 1735 blev galioten udskiftet med en væsentligt mindre jagt på 7½ læster – cirka 20 tons. Måske er han skiftet fra at være forhyret skipper på en anden reders fartøj til at blive herre på eget dæk. Torstinus Nielsen indledte gerne årets mellemrigske sejlads med at afsejle fra Køge i april, eventuelt først i juni. Han var væk fra Øresund på vejen til og fra Norge i 51 døgn i gennemsnit, hans hurtigste tur varede kun 35 døgn, medens den længste var på 85 døgn. Vind og vejr eller afsætning og indkøb af ladning kunne spille ind på varigheden af rejserne.

I sine skibe fragtede Nielsen til Norge først og fremmest malt og byg men også lidt beg, havre, ærter og røget flæsk. Fra Norge hjembragte han fortrinsvis trælast og fiskevarer i form af saltet sild og tørfisk men også en smule tran, stangjern og fransk salt. Hans sidste rejse med jagten gik forbi Helsingør 15. april 1743 med en last havre til Frederikshald, og han returnerede derfra 4. juni samme år med norsk tømmer i form af planker og rafter på vej mod Køge.

De år, hvor Torstinus Nielsen kun optræder i Øresundstoldregnskaberne med en enkelt norgesrejse eller slet ikke ses i regnskaberne, kan man gætte på, at han har sejlet i anden fart, for eksempel indenrigs til danske havne eller udenrigs på Østersøen.

Kildeværdi

Som med alle andre historiske kilder må man overveje Øresundstoldregnskaberne kildeværdi. Da der jo er tale om et toldregnskab, må man spørge: Er de anførte informationer korrekte? Er alle skibe med? Er ladningerne korrekt registreret?

Blandt sagkyndige historikere er der almindelig enighed om, at alle skibspassager er noteret i regnskaberne. Det var praktisk talt umuligt at snige sig forbi slottet og vagtskibet ved Helsingør uden at blive opdaget, og hvis skipperen lykkedes med det, ville han som regel blive afsløret, når han passerede næste gang. Ruterne gennem Store Bælt og Lille Bælt var vanskelige at besejle, og der opkrævede man også told efter samme tarif som i Øresund. Heller ikke Ejderkanalen, der 1784 åbnedes for skibstrafik mellem Østersøen og Nordsøen, var noget reelt alternativ til sejlads gennem Øresund.

Øresundstoldregnskaberne er en mere problematisk kilde at anvende, når talen er om varetransporten. Smugleri er naturligvis forekommet, da de danske toldere som regel ikke visiterede skibene, men blot foretog toldbehandlingen som rent skrivebordsarbejde ud fra de laddingsdokumenter i form af konnossementer og lignende, som skipperen medbragte og fremviste. Tolderne har selvfølgelig været opmærksomme på muligheden for svigagtig angivelse fra skipperne, og i påkommende tilfælde er toldvisitøren gået ombord og har eftersat skibet.

Et konkret eksempel herpå vedrørte Benjamin Stevens af London, som den 24. juni 1738 ankom fra sin hjemhavn på vej mod Riga, og som angav, at hans skib kun var ballastet. Alligevel gik visitøren ombord på det opankrede fartøj, og han fandt 13.022 pund vitriol, også kaldet kobberrødt, 2.223 pund tin, en kiste vinduesglas, et anker øl og for 104 rigsdaler blandede kramvarer, foruden for yderligere 25 rigsdaler glas til vinduer. Tolderne har herefter sikkert med tilfredshed kunnet bogføre en toldindtægt fra den lumske englænder på 23 rigsdaler 12 skilling.⁵

⁵ Kanstrup: 'Svigagtig angivelse', 2010, s. 426f.

Ved konfrontation af Øresundstoldregnskabernes enkeltoplysninger om varer med andet kildemateriale – for eksempel havne- og toldregnskaber fra en given ladnings afsejlings- eller ankomsthavn – har historikerne vist, at i visse tilfælde mangler hele eller dele af varepartierne i Øresundstoldregnskaberne.⁶ Det præcise omfang af unddragelserne i Helsingør kendes naturligvis ikke. Øresundstoldregnskabernes oplysninger vedrørende varerne må altså tages med et vist forbehold, idet de ikke er fuldstændige. Hvad der er anført i disse regnskaber er sandsynligvis korrekt nok, men ikke fuldstændig dækkende.

Afslutning

Ovenstående er kun en summarisk præsentation af det kolossale forskningspotentiale, som de berømte Øresundstoldregnskaber rummer. Foruden skibsfart og til dels varetransport i Øresundsregionen kan regnskaberne benyttes til mange andre forskningsformål som for eksempel undersøgelser af økonomisk historie (toldvæsen, havnebyers fremvækst og hensygnen), teknologihistorie (skibstyper og tonnage), kulturhistorie (forbrugsmønstre og mode), sproghistorie (handelsterminologi, person- og stednavne) og miljøhistorie (sejlsæsoner).

Øresundstoldregnskaberne er som nævnt lettest at tilgå på www.soundtoll.nl.

⁶ Rönnbäck: 'The Sound Toll Chamber Commodity Records', 2010.

Litteraturliste

Utrykt materiale

Sound Toll Registers Online. www.soundtoll.nl.

Trykt materiale

Bang, Nina Ellinger & Korst, Knud: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660*, 3 bd. København, 1906-1933.

Bang, Nina Ellinger & Korst, Knud: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783*, 4 bd. København, 1939-1954.

Degn, Ole (red.): *Tolden i Sundet. Toldopkrævning, politik og skibsfart i Øresund 1429-1857*, København, 2010a.

Degn, Ole: 'Øresundstoldens todsatser, indtægter og regnskabsformer 1497-1857', i Ole Degn (red.): *Tolden i Sundet ...*, 2010a, s. 125-174.

Gøbel, Erik: 'Øresundstolden og dens regnskaber 1497-1857', *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 69, 2010a, s. 41-72.

Gøbel, Erik: 'The Sound Toll Registers Online Project, 1497-1857', *International Journal of Maritime History* 22, 2010b, s. 305-324.

Gøbel, Erik: 'Øresundstoldens arkivalier 1497-1858', i Ole Degn (red.): *Tolden i Sundet ...*, 2010c, s. 569-588.

Johannesson, Gösta: *Skåne, Halland og Blekinge*, København, 1981.

Johansen, Hans Christian: *Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe 1784-95*, Odense, 1983.

Kanstrup, Jan: 'Svigagtig angivelse. Øresundstolden i 1700-tallet', i Ole Degn (red.): *Tolden i Sundet ...*, 2010a, s. 371-454.

Rönnbäck, Klas: 'The Sound Toll Chamber Commodity Records. Estimating the Reliability of a Potential Source for International Trade History', *International Journal of Maritime History* 22, 2010, s. 229-238.