

Øresundstolden på Christian 4.'s tid

Sundtoldens betydning 1613-1645 for forholdet mellem Danmark, Sverige og Nederlandene

Torben Hvidegaard

Fortid og Nutid september 2000, s. 199-219

Øresundsområdet har siden middelalderen været en af Nordens vigtigste regioner, og dette understreges særligt stærkt i år, hvor den nye broforbindelse over Sundet indvies. I modsætning til i dag var Øresundsregionen tidligere et ganske konfliktfyldt område, og et af de elementer, som bidrog til ufreden, var øresundstolden, som Danmark opkrævede fra 1429 til 1857. Den anses ofte for at have spillet en central rolle for de dansk-svenske krige i 1600-tallet og specielt for udbruddet af Torstenssonkrigen i 1643. I artiklen analyseres øresundstolden i 1600-tallets første halvdel, og derpå undersøges dens rolle som motiv bag det svenske angreb i 1643.

Torben Hvidegaard, f. 1933, civilingeniør og HD. Siden 1979 beskæftiget med journalistisk virksomhed samt teknologi-, lokal- og slægtshistorie. Medarbejder ved *Den Store Danske Encyklopædi*. Har siden 1997 studeret historie ved Åbent Universitet på Københavns Universitet.

I kraft af Danmarks særlige beliggenhed og geografiske opdeling har de tre farvande: Øresund, Storebælt og Lillebælt altid været centrale både for den internationale gennemsejling og for den nationale trafik mellem landsdelene. Det har derfor været magtpåliggende for Danmark at kunne kontrollere disse stræder af hensyn til landets sammenhæng, – men det har også været fristende at udnytte strædernes strategiske og økonomiske muligheder. De strategiske muligheder har bl.a. taget form af sundspærringer, mens de økonomiske muligheder især er blevet udnyttet gennem sundtolden.

Det er ofte blevet fremført af historikere, at Danmark ikke blot udnyttede, men også misbrugte disse muligheder, og at dette var skyld i de store landafståelser i midten af 1600-tallet. F.eks. skrev Gunnar Olsen i 1958: »Danmarks sønderlemmelse blev således den varige følge af magtmisbruget i Sundet«,¹ og Axel Linvald konkluderede, at »som Øresundstolden (...) havde

medvirket til tabet af de skånske provinser, blev det også den, der var med til at hindre deres tilbageerobring«. ² Mere bramfrit udtrykkes det af historiefortælleren Palle Lauring, der i 1952 slog fast, at »i fem hundrede år persede vi penge ud af alverdens skipper her. I bytte gav vi Skåne, Halland, Blekinge, Gotland og Øsel. Plus hvad vi gavmildt udleverede af norsk land. Hvor meget man så vil beregne de fem hundrede års toldindtægter til, var det en dårlig handel«. ³

I denne artikel beskrives sundtolden, skibstransporten og varehandelen. Dernæst undersøges toldens betydning og dens indvirkning på forholdet mellem Nederlandene og de nordiske lande, og herunder søges det fastlagt i hvilket omfang det er rimeligt at tilskrive sundtolden ansvaret for Torstenssonskrigen og for det efterfølgende fredsresultat i Brømsebro 1645. Undersøgelsen begynder i 1613, hvor Sveriges toldfrihed i Sundet udtrykkeligt blev fastslået ved Knærødfreden,

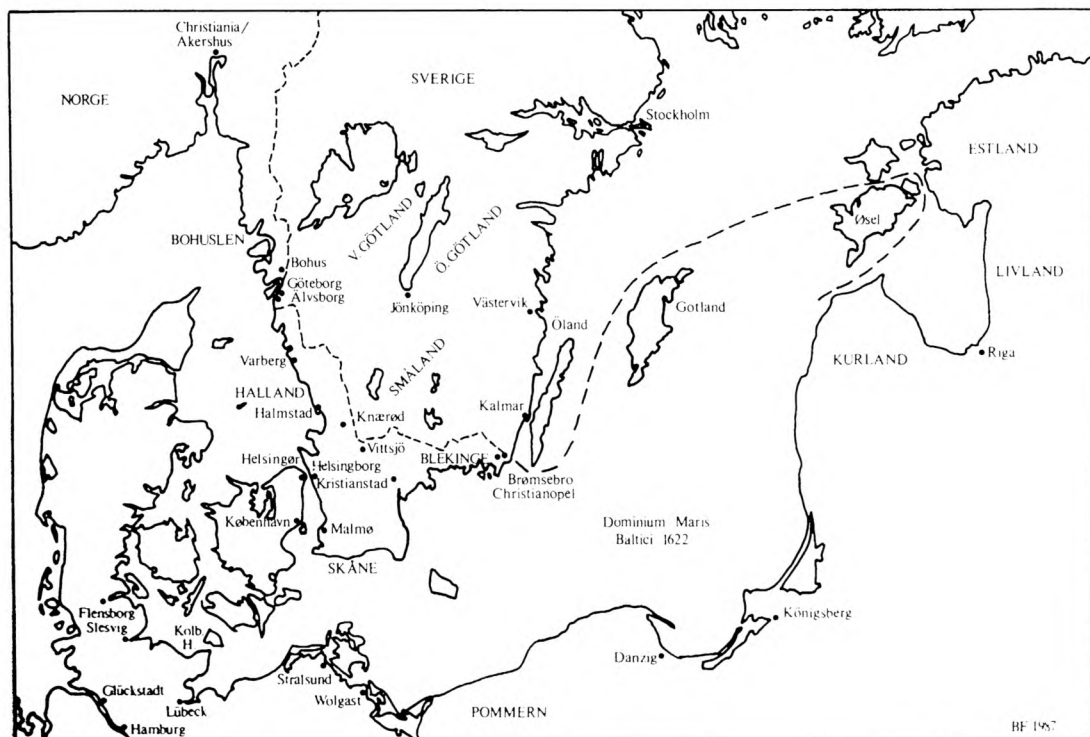


Fig. 1. Østersøen syd for den stiplede linie, der går nord om Gotland og rundt om Øsel, er det danske højhedsområde eller »dominium maris Baltici«, som det blev defineret af det danske rigsråd i 1622. (Gengivet efter Steffen Heiberg: *Christian 4*, 1988, s. 171.)

hvor den nye svenske konge Gustav Adolfs ekspansion lige skulle til at begynde, og hvor forbundet mellem Nederlandene og Lübeck indgås. I den anden ende er 1645 et markant slutår med freden i Brömsebro, hvor Sverige bl.a. fik udvidet sin toldfrihed, og traktaten i Christianopel, hvor Nederlandene opnåede en række toldbegunstigelser.

Sundtolden i 1400- og 1500-tallet

Sundtoldens formentlige oprindelse i skibstolden i Stralsundfreden 1370 har været omdiskuteret.⁴ Her skal blot anføres, at Erik af Pommern i 1423 foreslog Hansestæderne, at til gengæld for opretholdelsen af stædernes

privilegier skulle alle skibe gennem Øresund betale en transittold. Det var givetvis en tanke, som Erik af Pommern havde gået med i nogen tid, for han havde udpræget blik for Øresundsområdet: Landskrone grundlagdes 1413, København kom 1416 under kronen, Helsingør fik privilegier 1425 og året efter stod Krogen færdig. Endelig forhøjedes Helsingborgs kerntårn i 1420'erne, og i 1434 grundlagdes Malmøhus. På et møde i september 1429 på Marienburg mellem nordtyske stæder protesterede man imod, at den danske konge netop samme forår havde indført »en umulig og uredelig told i Sundet«, men kongen henviste til faldende indtægter fra Skånemarkedet, som stadig flere skibe sejlede forbi.

Fra starten fandt englændere og ne-



Fig. 2. Nederlandske handelsskibe og dansk krigsskib på Helsingør red. Over halvdelen af de skibe, der passerede Kronborg, var nederlandske, der tilsammen betalte omkring 4/5 af den samlede sundtold. Maleri af Hendrik Cornelisz Vroom o. 1620 (Helsingør Bymuseum).

derlændere sig i den nye told ligesom preussere og livlændere, og fra 1432 også Hansestæderne. Allerede 1436 blev der dog givet toldfrihed for eget gods til 4 stæder: Lübeck, Hamburg, Lüneburg og Wismar – senere også Rostock og Stralsund – og året efter til Greifswald, der som den eneste fik traktat herpå (– Den er kilden til den tidlige sundtold). Desuden havde nordiske skibe toldfrihed, men de måtte på linie med alle andre kaste anker og betale skriverpenge. Nederlandene anerkendte formelt sundtolden i 1462, England i 1465 og igen i 1490. I 1497 mistede Greifswald sin toldfrihed. Endnu ved forliget i 1560 mellem Danmark og Hansestæderne lykkedes det de nævnte 6 byer at bevare deres toldfrihed for eget gods på egne skibe; vin og kobber dog undtaget.

Allerede med Grevens Fejde var Hansaens store dage dog ovre, men det betød ikke i sig selv nogen lettelse for Danmark, for de efterhånden splidagtige hansestæder afløstes nu som førende søfarere af Nederlandene. Til gengæld vedrørte »disse stridigheder

med Nederlandene (...) ikke selve toldens eksistens, men alene dens størrelse. Dette er den afgørende forskel fra de vanskeligheder, tolden tidligere havde voldt i forholdet til Hansestæderne«. ⁵

Krigen fra 1542 mellem Danmark og Kejseren herunder Nederlandene, under hvilken Danmark spærrede Sundet, afsluttedes 1544 med freden i Speyer. Det bestemtes her, at der skulle være fri færdsel og handel kun mod betaling af de sædvanlige toldafgifter. Danmark fik ret til mod betaling at udtage varer af de passerende skibe, og til i krigstid at beslaglægge en del af skibene til eget brug mod betaling og senere tilbagelevering. Fredstraktaten kan godt kaldes den første internationale anerkendelse af sundtolden, og Christian 3. passede på at bevare det opnåede gode forhold. Således nægtede han under striden mellem Kejseren og Frankrig i 1552 at spærre Sundet, til trods for en forbundstraktat med sidstnævnte land.

Under Syvårskrigen 1563-70, hvor Frederik 2. 3 gange spærrede Sundet, udbrød i 1566 det nederlandske oprør

mod Spanien. Allerede året efter benyttede rigshofmester Peder Oxe sig af lejligheden til at indføre en afgift efter ladningens værdi, den såkaldte lastetold. Den måtte imidlertid allerede i 1568 opgives efter spansk pres, men genindførtes 1571, hvor spanierne stod svagt i Nederlandene. Som svar på nye spanske protester svarede, at lastetolden var at opfatte som betaling for den beskyttelse, som den danske flåde ydede den frie skibsfart.

Indførelsen af lastetolden medførte i forbindelse med stigende trafik en tredobling af den danske konges indtægter. Fra 45.000 rd. i 1566 til 132.500 rd. i 1567, hvoraf 92.000 rd. var lastetoldpenge. I årene 1567-87 gav sundtolden i snit kongen ca. 100.000 rd. om året, hvilket var et særdeles betragteligt beløb, da de samlede statsindtægter lå på 220-230.000 rd. om året. Med opførelsen af Kronborg 1574-79 (pris: 433.000 rd.) markerede Frederik 2. synligt for alle sin magt over Sundet, og da Lübeck i 1580'erne klagede til Kejseren over sundtolden, fik byen i marts 1583 som straf tolden fordoblet i 3 måneder! Denne selvsikre linie fortsatte under Christian 4., der strengt håndhævede den gamle regel om, at skibene skal salutere for Kronborg. Glemte de dette, fik de en kanonkugle efter sig, som de skulle betale »brødepeng« for.

1600-tallets syn på told ved stræder

Hvad var nu grunden til, at datidens søfarende nationer ikke alene affandt sig med, men efterhånden udtrykkeligt anerkendte og accepterede sundtolden? For det første må hertil siges, at i begyndelsen var tolden meget overskuelig, og da takstområdet senere blev mere differentieret, havde Danmark for længst vundet hævd på tolden som sådan. Hertil kom, at man

i samtiden var vant til at betale told f.eks. ved sejlads på floder, bl.a. i Nederlandene. Det var også væsentligt, at Danmark i kraft af sin flåde og fæstninger kunne håndhæve toldopkrævningen, og at den modsvarende beskyttelse og afmærkning af farvandede blev betragtet som en reel fordel af de søfarende. Men meget vigtigt var det, at landene i sundtoldens indledende periode rivaliserede og var så uenige, at der ikke kunne dannes en fælles front mod det danske sundtoldskrav. Som Aksel E. Christensen siger i 1957: »Det lykkedes at opretholde sundtolden pga. magternes modstridende handelsinteresser og indbyrdes konkurrence. I den lange kamp med Holland betød tolden for Lübeck kun lidt. Kunne Lübeck få den danske konge til at spærre sundet for konkurrenterne, var tolden kun en ringe betaling herfor. Modsat ville hollænderne og de vestlige nationer gerne betale denne pris for at have fri adgang til de baltiske markeder«. ⁶

Tolden byggede på kongens højhedsret, hvortil efter dansk opfattelse hørte retten til at holde flåde og til at kræve hyldest for flaget, retten til at kræve told og til at spærre stræderne for søfarende samt forpligtelsen til at beskytte mod sørøvere. ⁷ Efter at Sverige i 1621 havde erobret Riga bad Christian 4. om rigsrådets vurdering af Danmarks højhedsområde i Østersøen. Rådet svarede i juli 1622, at området, efter rådets mening, omfattede Østersøen syd for en linie fra Brømsebro nord om Gotland og rundt om Øsel. ⁸ Rigsrådet var altså rimelig ambitiøs på landets vegne, i hvert fald så længe der ikke samtidig anmodedes om bevillinger!

Fra 1630'erne fremførte Holland flere gange, at sundtolden var i strid med folkeretten. Dette begreb var dog endnu i sin vorden, og interessefeltet var mere det åbne hav end sunde og stræder. Datidens førende folkeretsekspert, Hugo Grotius, beskæftigede sig i

bogen *Mare liberum* fra 1609 alene med de store have, mens han i *De jure belli et pacis* fra 1625 også kom ind på indre farvande. Til disse hævdede han en almindelig ret til ubevæbnet og fredelig gennemfart, men samtidig mente han, at den stat, der påtog sig at beskytte og ophjælpe sejladsen ved at holde farvandet belyst og afmærket, kunne opkræve en moderat afgift. Datidens folkeret bestred således ikke Danmarks ret til at opkræve sundtold, eller til at modsætte sig eller indskrænke passagen af krigsskibe.⁹

Takster og tariffer i 1500- og 1600-tallet

Fra 1548 kendes formuleringen »*Ufrit skib giver ufrit gods og ufrit gods giver ufrit skib*«, dvs. for at være toldfri skal såvel skib som ladning være toldfri. Sverige havde toldfrihed for svenske skibe med gods, som var svensk ejendom, mens Nederlandene var privilegeret, dvs. de havde i nogle tilfælde lidt lavere takster end upriviligerede lande som England og Frankrig. Sundtolden bestod efterhånden af en række varierende takstformer, og de skal her kort præsenteres i kronologisk orden (De anførte takster gælder for nederlandske skibe og gods. For visse anløbshavne kunne hertil komme særlige takstillæg).

Skibstolden var eneste told fra starten i 1429. Den betaltes med 1 nobel pr. mersskib uanset størrelse og ladning. Et mersskib havde mastekurv til udkig, dvs. småbåde og pramme gik fri. Omkring 1508 blev tolden differentieret, således at skibe med sand i lasten som ballast betalte mindre end skibe med ladning. Fra 1558 var taksten 1 nobel for en ballaster under 100 læster, 2 hvis den var over 100, et ladet skib under 30 læster betalte 1 nobel + 1 gylden, 30-100 læster 2 nobler og hvis over 100 læster 3 nobler.¹⁰ Dis-

se takster holdt i ikke mindre end 82 år til 1640, bortset fra en forhøjelse under Kalmarkrigen 1611-13 på 33-100% afhængig af skibsstørrelsen. En lille forhøjelse i 1640 annulleredes året efter med en yderligere reduktion i 1643. Ved freden i Brømsebro 1645 bortfaldt skibstolden.

Skriverpenge til tolderen indførtes 1444 som en afgift pr. skib (fra 1635 1/2 rd.).

Vintold fastsattes i 1472 som 1/30 af vinlastens værdi, og overlevede med uændret takst alle omskiftelser, også freden i 1645. Dog øgedes taksten under krigsårene 1611-13 til 1/20.

Toldsalt kendes fra 1475. Ved ankomsten til Helsingør skulle saltskibe aflevere 6 tønder salt, som blev modregnet med 2 gylden. Toldsalt bortfaldt i 1645, men fra 1567 var der også lastetold for salt, og denne told fortsatte efter 1645.

Tøndepenge blev indført af Moder Sigbrit i 1519 som bidrag til fyrtønder. Taksten var i 1548 1/2 rd. pr. skib, hvilket den også var ved dens afskaffelse i 1645.

Kobbertolden blev opkrævet fra 1537 som en afgift pr. læst, men blev i 1567 afløst af lastetolden, der blev beregnet pr. skippund og som fortsatte efter 1645.¹¹

Fyrpenge indførtes 1562 som supplement til tøndepengene og blev motive ret med en forbedring af fyrvæsenet. De beregnedes ud fra ladningens størrelse (og giver dermed det første grundlag for varestatistikken). Nederlandene protesterede, men faldt til ro, da Frederik 2. i 1563 opførte Danmarks første fyrtårn på Kullen. Afgiften afskaffedes i 1645, men af hensyn til sikkerheden til søs gik Nederlandene med til dens genindførelse i 1647.

Lastetolden, der, som allerede nævnt, indførtes i 1567, fastsattes efter varens værdi og blev snart den mest betydningsfulde toldafgift. Der var forskellige takster og måleenheder for en lang og meget specificeret ræk-

ke varer. For de vigtige varer salt, sild, hvede, rug, kobber og jern, ses taksterne i årene 1610-45 i fig. 3. Lastetolden overlevede freden i 1645 med reducerede takster.

Defensionstold blev opkrævet fra 1627 som 1/8 rd. pr. læst gods. Den blev ophævet 1645.

Lygtepenge til fyrlygter indførtes 1635. Taksten var 2 sk. pr. læst lastevne (og er således en kilde til størrelsen af det enkelte skib).¹² Afgiften bortfaldt i 1645.

Salpetertold blev indført i 1635 som en 1% ekstratold udover lastetolden for samme vare. Den afløstes 1638 af en afgift på 6 rd. pr. centner, der i 1639 steg til 14 rd. pr. centner (dog incl. fyrpenge, defensionstold, lastetold og 1%-afgift). Salpetertolden afskaffedes i 1641.¹³

Hundredepenge var en 1%-værditold af alle varer, der eksisterede 1639-41.

Havnepenge blev opkrævet 1640-45 som 1/2 rd. pr. skib.

Bropenge til Helsingør bro indførtes 1643, men ophørte allerede 1644. De udgjorde 8 sk. pr. læst gods.

I dette ganske lange katalog over toldafgifter var lastetolden klart den afgørende, idet den bidrog med 70-95% af det samlede toldrevenu afhængig af ladning og skibsstørrelse. Man får således et godt billede af takstudviklingen ved alene at se på lastetolden. Efter Kalmarkrigens udbrud forhøjedes taksterne i april 1611, men førtes fra juli 1613 tilbage til normalniveauet. Midt under Danmarks fredsforhandlinger i marts 1629 med kejseren i Lübeck blev sundtolden af hensyn til hærens underhold fordoblet for fødevarer, men førtes i december 1629 stort set tilbage til normalniveauet, for igen at blive forhøjet især for salt og sild i maj 1631. I juli 1632 reduceredes taksterne til normalniveauet, hvor de blev liggende i 6 år. Dog indførtes i 1635 en 1%-afgift på salpeter og krudt, samtidig med at Christian 4. hævdede sin ret til (mod betaling) at beslaglægge krigsfornødenheder til eget brug.

I marts 1638 sattes taksterne op til marts 1629-niveauet, og samtidig på-

Fig. 3. Lastetolden 1610-1645 for udvalgte varer

	Salt (sp.) rd. pr. læst	Sild rd. pr. læst	Hvede rd. pr. læst	Rug rd. pr. læst	Kobber rd. pr. skpd.	Stangjern rd. pr. skpd.
1610	1	1	1	1/2	1	1
1611	1 1/2	1 1/2	2	1	2	1 1/2
1613	1	1	1	1/2	1	1
1629 (mar.)	2	2	1 1/2	1	1	1
1629 (dec.)	1	1	1 1/4	3/4	1	1
1631	2	2	1 1/2	1	1	1
1632	1	1	1 1/4	3/4	1	1
1638	2	2	1 1/2	1	1	1
1640	3	3	2 1/2	1 1/2	2	2
1641	1	1	1 1/4	3/4	1	1
1642	1	1	1	1/2	1	1
1643	1	1	1 1/4	3/4	1	1
1645	1/2	1/2	1	1/2	1/2	1/2

Kilder: V.A. Secher: *Forordninger, Recesser og andre Kongelige Breve, 1-5, 1887-1903*; E. Marquard m.fl.: *Kancelliets Brevbøger, 1609-1645, 1916-68*; C.F. Bricka og J.A. Fridericia: *Kong Christian den Fjertes egenhændige Breve, 1-8, 1878-1947* og M. Venge: *Dansk Toldhistorie, 1, 1987, m.fl.*

lagdes det alle toldpligtige skibe at betale et tillæg på 1% af alle varers værdi, således som engelske, skotske og franske skibe hidtil havde gjort. En særbestemmelse var forhøjelsen af sundtolden fra maj 1639 for skibe og gods bestemt for Pillau og for havne, hvor der betaltes told til kongen af Polen eller kurfyrsten af Brandenburg, samt fra september 1639 for havne, hvor Sverige opkrævede told. Fra november 1641 var taksterne tilbage på normalniveauet. Til trods for disse takstændringer svingede lastetolden som regel kun omkring et par procent af varens værdi, og set over en længere periode lå den meget stabilt for mange varer. For vigtige varer som salt, sild, hvede, rug og stangjern var lastetolden således den samme ved det svenske angreb i 1643, som 71 år tidligere ved lastetoldens indførelse. Ved freden i 1645 blev lastetolden næsten halveret, ligesom en række andre takster bortfaldt.

Som det tidligere er fremgået, var taksterne ikke nødvendigvis ens for alle. Her kan tilføjes, at den nævnte tredeling af skibstolden efter læstestørrelse kun gjaldt for nederlandske og nordvesttyske skibe, og at f.eks. baltiske skibe skulle betale lidt mere salttold og lidt mindre skibstold end de nordtyske. Det vil kræve en dybere undersøgelse at afgøre, om der bagved dette ligger en del-og-hersk politik eller en bevidst sløring, der kunne have til formål at lette takstforhøjelser på nogle områder uden at alle behøvede at reagere, eller om det simpelthen er udtryk for, hvad man har følt at kunne komme igennem med i de konkrete situationer. Derimod er der ingen tvivl om, at taktiske hensyn har ligget til grund for den fortsatte vægring ved at offentliggøre toldtariffen, og dette gjaldt ikke kun i forholdet til udlandet.¹⁴ Tarifferne blev først efter engelsk pres offentliggjort i 1640.

Skibstrafikken og varetransporten gennem Sundet

Det ældst bevarede sundtoldregnskab stammer fra 1497, og fra 1557 er regnskaberne generelt bevaret.¹⁵ Dette store materiale er delvist udgivet i form af tabelværker over skibstrafikken og (fra 1562) varehandelen.¹⁶ Efter Syvårskrigen 1563-70 lå skibstrafikken gennem Sundet på omkring 4300 årlige skibspassager med en kulmination i 1597 med 6673 passager, heraf 59% nederlandske. Derefter faldt tallet til ca. 4500 som gennemsnit for den første fjerdedel af 1600-tallet. Udviklingen kan følges i fig. 4, hvor det relative maksimum i 1618 dog afspejler en netop skærpet toldkontrol. Kurverne tager ikke hensyn til, at skibene bliver stadig større.¹⁷ Som et mål for trafikken kan man derfor også se på den betalte lastetold, som Aksel E. Christensen har justeret for besvigelser ved at sammenligne med rederi- og havneregnskaber.¹⁸ Den således justerede lastetoldskurve viser, at trafikken kulminerede i 1619, hvorpå den faldt til et minimum i 1628, hvorfra den steg i resten af perioden. Ved nøjere trafiksammenligninger mellem forskellige år må der desuden tages højde for eventuelle ændringer i varepriserne og toldsatserne, som kurven naturligvis er en funktion af.

Allerede af ovennævnte fremgår, at tabelværket må bruges med varsomhed. »Tabelværket er en uvurderlig, men tillige en yderst farlig historisk kilde«, advarer Aksel E. Christensen.¹⁹ Skibsstatistikken anses dog i almindelighed for ret pålidelig. Ganske vist viser Warnemündes havneregnskaber, der er bevaret 1635-48, at der i 1635 savnes 11 ud af 38 Rostock-skibe i sundtoldsregnskaberne,²⁰ men de kan dog være gået gennem Storebælt.²¹ Varestatistikken er behæftet med langt større usikkerhed, hvor de nævnte besvigelser dog skifter fra vare til vare

afhængig af toldsatsen. »For kostbare varer som krydderier, silke og klæde må sundtoldernes tal ofte mangedobles, for korn og salt næsten fordobles for at nå transportens sande omfang; til gengæld registreredes udprægede grovvarer som trælast, aske, beg og tjære til tider i langt større kvantiteter, end der i virkeligheden passerede (...) man deklarerede f.eks. svensk jern i stedet for det langt dyrere kobber og rug i stedet for hvede«. ²² Af klagesager og andre akter fremgår det, at der også har været en mængde proforma-overdragelser fra upriviligerede til privilegerede skibe, hvilket især har øget de svenske ladningers antal.

Den dominerende baltiske vare var korn til Vesteuropas storbyer, og disse transporter kulminerede i 1618, hvorefter de faldt frem til 1630 (som følge af krigstilstanden 1626-30 mellem Sverige og Danzig), for atter i 1636 at nå op på 1622-niveauet. ²³ Hvad angik andre baltiske varer var de vigtige for det vesteuropæiske skibsbyggeri og skibsfart: eg og fyr til skibstømmer, beg og tjære til tætning og imprægnering af skibe, hør og hamp til sejl og tovværk, kobber til skibskanoner og jern bl.a. til forskellige våben.

For at få et mere konkret billede af Østersøhandelen betragtes situationen i 1635, der som statusår er velegnet, fordi problemerne omkring toldforhøjelserne og den politiske tilspidning endnu ikke havde meldt sig.

Den østgående trafik var i årets begyndelse ubetydelig, men i april kom som sædvanlig ballastskibene, der udgjorde den første og største bølge af østgående skibe (i alt 455). Det kunne godt betale sig at lade skibe sejle tomme for at hente voluminøse varer som korn. I maj passerede kun 123 skibe, men i juni fulgte den næste store bølge, saltskibene, i alt 423, og bølgen fortsatte i juli med 391 skibe. Hvor disse skibe kom fra fremgår ikke af tabelværket, (men det kan optælles i de

originale regnskaber). For hele 1635 under ét fordeler de østgående skibe sig efter afgangshavn med 54% fra Nederlandene, 14% fra Norge, 8% fra Danmark »vest« for Helsingør, 7% fra England og 6% fra Frankrig. Af året 1635's østgående skibe var 40% ballastere, fra Nederlandene endog 57%. For de øvrige nederlandske skibe fordeler varerne (opgjort efter pligtig lastetold) sig med 48% salt, 20% krydderier, 16% sild, 7% tekstiler, 6% vin og 3% andet. ²⁴ For de østgående skibe som helhed udgør salt 23911 læster, der kom fra havne i Frankrig (51%), Nederlandene (20%) og Portugal (19%).

Den vestgående trafik udviste et mere jævnt forløb året igennem. Den begyndte i april (137 skibe) og kulminerede i juli med 383 skibe, hvorefter den aftog, men endnu i november passerede 212 skibe. Skibenes afgangshavne var: Danzig 32%, Danmark »øst« for Helsingør 17%, Königsberg 15%, Riga 12%, andre »østerske« stæder (Stettin, Libau, Windau, Reval m.fl.) 8%, vestlige stæder (Lübeck, Stralsund, Rostock og Wismar) 9%, Sverige og Finland 6% og Slesvig og Holsten 1%. Specielt de nederlandske skibe var i høj grad koncentreret om de østerske stæder, idet 37% af dem kom fra Danzig, 21% fra Riga og 20% fra Königsberg, hvortil kom 7% fra Sverige-Finland. ²⁵ Af de vestgående skibe var 97% lastede (99% af de nederlandske). Varerne i de nederlandske skibe fordelte sig (opgjort efter lastetold) med 53% korn, 16% metaller, 12% hør og hamp, 8% aske, beg og tjære, 4% tømmer, 2% voks og 5% andet. Generelt transporterede de vestgående skibe 55910 læster rug (Danzig 70%, Königsberg 12%), 9016 læster hvede (Danzig 83%), 5607 læster tjære (Finland 56%, Sverige 33%), 31470 skpd. jern (Sverige 97%), 4927 skpd. kobber (Sverige 92%) og 2445 centner salpeter (Danzig 100%).

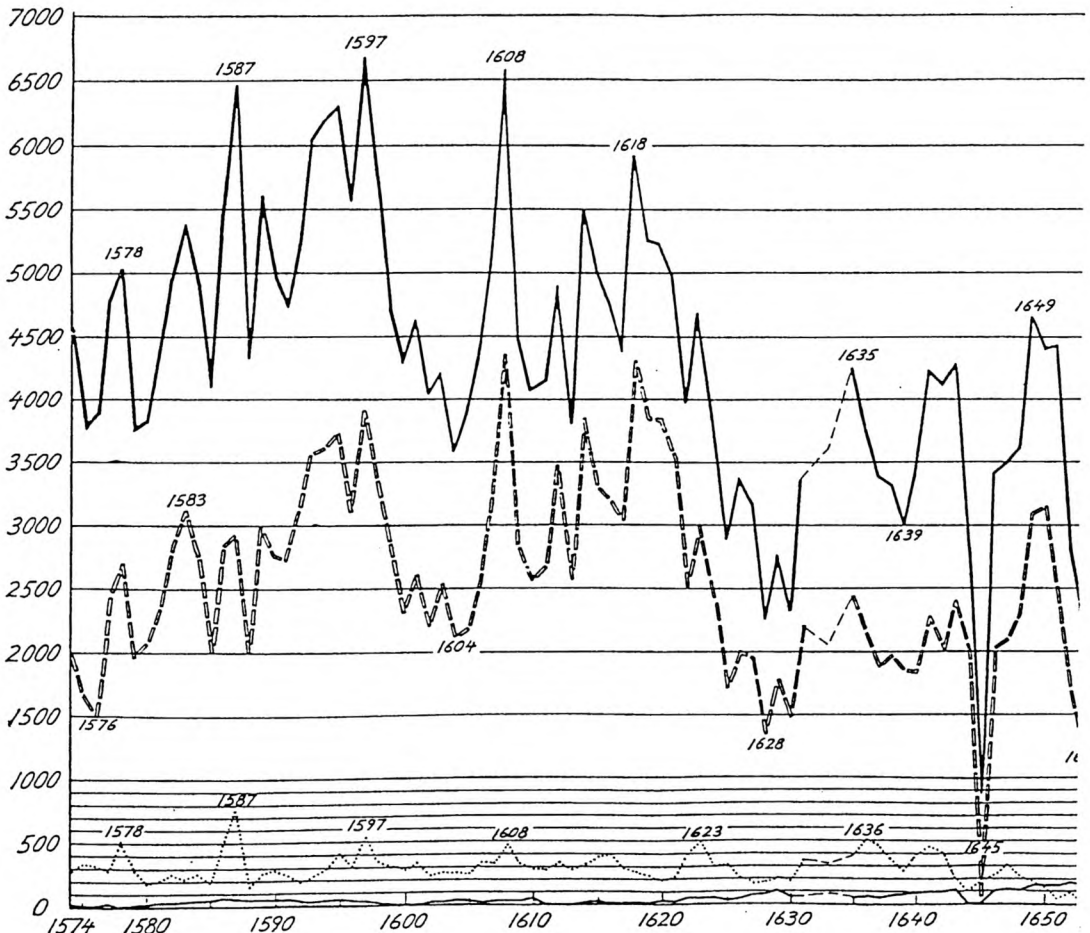


Fig. 4. Skibstrafikken gennem Øresund

Antal skibspassager, totalt og for de tre nævnte nationer.

- ===== Nederlandene
- England og Skotland
- Sverige med Finland
- Total

Kilde: Eli F. Heckscher: *Sveriges Ekonomiska Historia*, 1936, diagram 31.

Den samlede trafik i 1635 udgjorde 4259 skibspassager (begge veje), hvoraf halvdelen (49%) afvikledes i sommermånederne juni, juli og august. De fordelte sig efter hjemsted med Nederlandene 2419 (57%), Danmark-Norge med Hertugdømmerne 838 (20%), England og Skotland 383 (9%) samt Frankrig 14 (0,3%). For at belyse sundtoldens betydning for Nederlandene (og omvendt!) skal vi se bort fra

de 896 toldfri dansk-norsk-svenske skibspassager, og kommer da til, at Nederlandene tegnede sig for 72% af de toldpligtige passager. Og så er der her ikke taget højde for, at de nederlandske skibe gennemgående var større end de andre landes (65% af dem var i dette år over 100 læster imod 12% af de nordvesttyske), hvilket kom til udtryk derved, at de nederlandske skibe betalte ikke mindre end

80% af den samlede lastetold i 1635.

Den nederlandske foretagsomhed gjorde voldsomt indtryk på samtiden. Englænderen Raleigh anslog således den nederlandske østersøflåde til mindst 3000 skibe, men den var dog langt mindre. I 1635 talte den 661 skibe (sammenholdt med 466 dansk-norsk-holstenske), men de så ud af mere, for 29% gennemførte 2 dobbeltture, 20% 3, og 21 skippere endda 4 dobbeltture.

De 14 franske skibspassager sammenholdt med de 2419 nederlandske forklarer forskellen på holdningen til sundtoldspørgsmålet mellem de to kommende mæglernationer i Brømsebro. En anden sammenligning, der kan gøres i 1635 er, at sundtolden nok indbragte 226.000 rd., men de svensk-preussiske havneafgifter (*licenter*) 684.000 rd.

Sundtoldens økonomiske betydning for Christian 4. var meget betydelig. I 1602 bidrog den med 142.000 rd. og anden told med 59.000 rd. til statskassen, dvs. 49% af rigets indtægter kom fra told. 1628 dykkede sundtolden for første gang i mange år til under 100.000 rd., men i midten af 1630'erne indbragte den godt 200.000 rd. Tolden lå i denne periode på et par procent af varernes værdi, hvilket de søfarende nationer udmærket kunne leve med, selv om standsningen i Helsingør nok var irriterende, hvis man ikke skulle losse, lade eller proviantere. Toldforhøjelserne 1638-40 kombineret med en mere effektiv visitation og en fra 1639 stærkt stigende trafik bragte indtægterne op over 400.000 rd. med kulmination i 1639 på 621.000 rd. (se fig. 5). Toldnedsættelserne i 1641 medførte, at toldindtægterne faldt til godt 400.000 rd.

Indtægterne fra sundtolden var afgørende vigtige for Christian 4., idet rigsrådet havde sat sig på skatteudskrivningen og blokerede for en lensreform, der kunne have kompenseret

for tabet af skatterne.²⁶ Sundtolden kunne kongen derimod alene disponere over som sine »håndpenge«.²⁷ I det sidste fredså 1642 udgjorde sundtolden 408.000 rd., anden told ca. 418.000 rd., dvs. tilsammen 49% af rigets samlede indtægter på 1.675.500 rd.²⁸ Det var samme procentdel som i 1602!

Sverige og sundtolden

Sverige med Finland havde fra begyndelsen i 1429 toldfrihed, idet Erik af Pommern jo var unionskonge. Men måske var der efter unionsopløsningen i 1523 opstået tvivl om Sveriges ret, idet Gustav Vasa i 1535 bad Christian 3. om at bekræfte toldfriheden. I 1570 fik Sverige ved Stettinfreden tilsikret en passage, der skulle være uhindret og uden besværing som fra gammel tid, hvilket praktiseredes som toldfrihed.²⁹ Toldfriheden bekræftedes ved kommissærmødet august 1591 i Flakkebæk,³⁰ men den fastsloges først traktatmæssigt ved Knærødfreden 1613.³¹

Toldfriheden betød, at svenske skibe, der udelukkende sejlede med svenskejet gods, ikke skulle betale told, men dog som alle andre betale skriverpenge, tøndepenge og fra 1640 havnepenge samt forevise certifikater. Magistraten i skibets hjemby skulle udstede et »nøjagtigt certifikat«, der dokumenterede at godset var svenskejet, men først fra 1618 blev certifikatkravet håndhævet af de danske toldere som led i den skærpede toldkontrol. Et dansk krav om at certifikaterne skulle være beedigede måtte opgives ved grænsemødet i Knærød juni 1624.³² Der er ingen tvivl om, at der blev svindlet meget med certifikaterne fra både svensk og nederlandsk side. Den svenske resident i Helsingør klagede selv herover til Stockholm, men ikke desto mindre foreligger der fra april

1640 en svensk ordre til residenten i Holland om at udstede falske certifikater, således at hollandsk gods kom til at fremtræde som svensk.³³

Et andet ømt punkt var de svenske underliggende provinser indbyggere, der ved Knærødfreden fik toldfrihed i Sundet. Disse provinser fortolkedes fra dansk side som det egentlige Sverige med Finland, men fra svensk side desuden som de senere erhvervelser. Den svenske ekspansion var begyndt i 1561 med Estland og fortsatte 1617 med Kexholms len og Ingermanland. 1621 erobredes Riga og 1625-26 resten af Livland, hvilket blev stadfæstet ved våbenstilstanden med Polen 1629 i Altmark, hvor Sverige for 6 år desuden fik retten til at opkræve told, de såkaldte *licenter*, for 5 preussiske stæder: Elbing, Pillau, Memel, Libau og Windau; en ret der dog gik tabt ved våbenstilstanden 1635 i Stuhmsdorf.

Et tredje irritationsmoment var bestemmelsen i Knærødfreden 1613 om, at Sverige skulle betale 1 mill. rd. for at få Elfsborg tilbage. Beløbet fremskaffedes gennem en dramatisk øgning af især den svenske kobbereksport og gennem låntagning i Nederlandene. Således stimulerede freden både kobberbrydning og tættere handelsforbindelser med Nederlandene. Om Göteborg siges det i fredstraktaten, at dens privilegier ikke måtte komme sundtolden til skade, men efter indfrielsen i 1619 af Elfsborg blev Göteborg opbygget på et nyt og endeligt sted, og byen tog snart en stigende andel af Sveriges handel mod vest.³⁴

Endnu i 1500-tallet var Sverige i høj grad selvforsynende og stort set uberørt af den økonomiske udvikling i Europa. Først omkring 1600 fik man ude omkring øje på svensk træ og tjære, jern og kobber, hvorefter kapital til deres udnyttelse begyndte at strømme til. Gradvis blev handelen mere vestvendt, hvilket tilskrives dels de økonomiske problemer i Tyskland, dels at

Sverige ønskede at frigøre sig fra andres vareformidling i Østersøområdet. Den svenske skibsfart var indtil ca. 1620 indrettet på lokaltrafik. Den udgjorde kun et par procent af sundtrafikken med svage opsving i 1629 og 1643. I 1635 afsejlede fra Sverige-Finland 117 skibe vestpå gennem Sundet, hvoraf 74 var hjemmehørende i Nederlandene, 19 i Storbritannien og kun 10 i Sverige-Finland. Eksporten af hovedvarerne jern og kobber vestpå gennem Sundet fra svensk-finske afgangshavne voksede stærkt. Tallene for 1635 (og i parentes til sammenligning tallene for 1618, hvor som nævnt visitationen og dermed regnskaberne bliver mere pålidelige) var: Jern: 31.033 skpd. (1405 skpd.) og kobber: 4522 skpd. (2349 skpd.). Den voldsomme stigning for jern i forhold til kobber støttes af Eli F. Heckschers bemærkning om, at kobbereksporten ikke i samme grad som jerneksporten blev forskudt i retning af Nordsøen og altså gennem Sundet.³⁵ Nærmere undersøgelser af eksporten over Göteborg og især via Lübeck bør kunne belyse dette, men ellers er det nærliggende at mistænke skippere for at have angivet kobberlaster som jern, hvis sundtoldtakst pr. skippund kun var 1/6 af kobbers.

Hvad betød toldfriheden for Sverige? Prestigemæssigt givetvis noget, men ellers var det for landets økonomi uvæsentligt, om dets egen fåtallige handelsflåde skulle betale told eller ej. Men det havde selvfølgelig betydning, at Østersøprovinserne og de udenlandske skippere, der sejlede på Sverige, skulle betale told. Hvor stor en del af sidstnævnte told, der kunne væltes over på de svenske handelspartnere, afhæng naturligvis af den aktuelle markedssituation for den pågældende vare. Under den dansk-svenske krise 1623-24 blev den svenske toldfrihed i øvrigt ophævet i april 1623, men genindførtes i marts 1624. Det i 1622 ind-

Fig. 5. Sundtolden og de svenske licenter (afgifter fra preussiske havne)

År	Sundtold 1.000 rdl.	Skibspassager Antal	Licenter 1.000 rdl.
1627	109.000	3179	
1628	77.000	2281	330.000
1629	256.000	2751	584.000
1630	122.000	2335	393.000
1631	294.000	3370	545.000
1632			627.000
1633		3596	664.000
1634			814.000
1635	233.000	4259	684.000
1636	226.000	3764	
1637	229.000	3384	
1638	483.000	3327	
1639	621.000	3020	
1640	449.000	3454	
1641	501.000	4236	
1642	408.000	4127	
1643	435.000	4264	
1644	297.000	2843	
1645	(62.000)	(874)	
1646	135.000	3428	
1647	145.000	3512	
1648	133.000	3629	

Anm.: Sundtoldregnskaberne 1632 og 1634 er gået tabt, og er for 1645 meget ufuldstændige.

Kilder: E. Wendt: *Det svenska licentväsenet*, 1933; J. Engberg: *Dansk Finanshistorie i 1640'erne*, 1972 og M. Venge: *Dansk Toldhistorie*, 1987, m.fl.

førte forbud mod transit af krigsmateriel blev ophævet 1628 som led i den dansk-svenske bistanstraktat.³⁶ Forbudet genindførtes i 1637, hvilket generede den voksende svenske krigsindustri.

Set i relation til Sverige vil det være naturligt at sætte sundtolden i forhold til andre toldafgifter, der opkrævedes i Østersøområdet. F.eks. udgjorde de svenske *licenter* i 1634 ikke mindre end 814.000 rd., dvs. 31% mere end sundtolden, da denne i 1639 topper med 621.000 rd.³⁷ *Licenterne* udgør 30% af Sveriges ordinære indtægter.³⁸ Jörgen Weibull har fremhævet, at af de 1686 skibe, der i 1631 sejlede fra Østersøen vestpå gennem Øresund,

kom 1273 fra havne, der tilhørte Sverige eller hvor Sverige opkrævede told. Fratrækkes de skibe, der kommer fra dansk havn, opkrævede Sverige told af 85% af alle udgående fartøjer fra Østersøen.³⁹

Nederlandene og sundtolden

Da Christian 4. ved Kalmarkrigens begyndelse i 1611 forbød sejlads på Sverige og forhøjede sundtolden, protesterede nederlænderne, og henviste til at det var i strid med Speyerfreden fra 1544. Hertil svarede danskerkongen, formentligt med et glimt i øjet, at denne traktat var afsluttet med Kejseren,

som nederlænderne jo havde skilt sig fra! Nederlænderne fandt sig i forhøjelsen så længe krigen varede, men da satsene ikke nedsattes straks efter freden i januar 1613, indgik de i maj 1613 forbund med deres tidligere rivaler Lübeck til fremme af den fri handel. I juni førte Christian 4. tolderne tilbage til førkrigsniveauet, men det kunne ikke forhindre, at der i april 1614 sluttedes et tilsvarende forbund mellem Nederlandene og Sverige, og i juni 1616 indtrådte de vigtigste hansestæder i det lübsk-nederlandske forbund.

Østersøhandelens centrale betydning for Nederlandene er allerede fremhævet og kan yderligere belyses ved, at mindst halvdelen af de skibe, der sejlede ud fra Holland, havde baltiske havne som mål, og at endnu i sidste halvdel af 1600-tallet var 2/3 af Amsterdams handelskapital placeret i østersøhandelen.⁴⁰ I årene før genoptagelsen af krigen mod Spanien i 1621 kulminerede den nederlandske trafik med 4316 skibspassager (1618). Ser vi på de nederlandske skibes andel af lastetolden, kulminerede denne i 1620 med ikke mindre end 90%, hvorfra den dalede til et stadigvæk anseeligt minimum på 76% i 1637.⁴¹ Genoptagelsen af krigen med Spanien betød, at Nederlandene trængtes ud af den direkte fragtfart mellem Spanien og Østersøen, idet denne overtoges af Hansaen indtil Den westfalske fred i 1648.⁴²

Allerede i 1610 var Christian 4. blevet opbragt over, at nederlændere i Göteborg havde omdøbt toldpligtigt nederlandsk gods til toldfrit svensk. Besvigelserne fortsatte efter Kalmar-krigen, hvor regnskaber fra et handelshus i Delft viser, at de beløb sig til 40-50%.⁴³ Før at komme dette til livs indførtes fra 1618 visitation af alle skibe; en ordning der havde den ønskede effekt, og som bestod indtil Christianopolstraktaten 1645.

Salpeter var et centralt krigsmate-

rielprodukt, men det var udsat for omfattende spekulation.⁴⁴ Det kom fra svovlminer ved Krakow, raffineredes i Danzig og fragtedes trods hyppige eksportforbud til Amsterdam, hvor handelen varetoges af en snæver, indflydelsesrig købmandskreds, der således blev ramt af den forhøjede salpeter-told. Tolden var i 1638 blevet fastsat til 1 rd. pr. centner salpeter (incl. de andre takster), men sattes i februar 1639 op til 14 rd., for så at blive reduceret i december 1640 til 6 rd., med yderligere reduktion i november 1641. Angivelser af handelsværdien pr. centner varierer 1638-39 mellem 16 og 25 rd.⁴⁵

I april 1639 besluttede Nederlandene, at skipperne skulle nægte at betale salpeter-told (bortset fra 1%-afgiften), så efterhånden hobede de vestgående salpeterskibe sig op i Helsingør. Christian 4. huggede knuden over ved at lade 19 salpeterskibe losse 14/18 af lasten baseret på en handelsværdi af 18 rd. Han placerede desuden vagtskibe ved Travemünde, Kiel, Egernefærde og Slien, ligesom salpeter-tolden også blev opkrævet på Elben. Rigsrådet blev bekymret og opfordrede i maj 1639 kongen til at dæmpe den nederlandske vrede, for hvis dette ikke skete, »*nøder man dem skinbarlig til både at skynde os svensken på halsen og sig med dem mod os at forbinde og konjugere*«. ⁴⁶

Hvad var nu baggrunden for forhøjelsen af salpeter-tolden i 1639? Den nederlandske resident i Danmark, Cracauw, rapporterede, at salpeter altid havde indtaget en særstilling, og der også tidligere havde været problemer med passage, samt at Christian 4. stedse hævdede sin ret til (mod betaling) at overtage alt salpeter. Han fandt dog, at Danzig havde handlet udfordrende ved at afsende en så stor salpeterflåde, og han tilføjede senere, at salpeter var udsat for en spekulation, der måtte bygge på forhåndsviden om toldforhøjelsen. Det sidste lyder rigtigt, idet forhøjelsen blev med-

delt tolderne allerede i november 1638.⁴⁷ Forhøjelsen kan hænge sammen med, at kongen ved årsskiftet 1638/39 frygtede et svensk angreb og ønskede at sikre sig salpeter, som han desuden i april 1639 udstedte udførselsforbud mod. Gennem forhøjelsen og de andre nævnte tiltag skabte han en chokvirkning, der kunne have til formål at trykke prisen i udførselshavnene, og det er formentlig forklaringen, idet Christian 4. næppe har regnet med varigt at kunne opretholde en 14/18-told. Ganske vist kunne Cracauws ord om, at tolden kunne blive forbistret svær at slippe af med måske tydes i den retning.⁴⁸ Det tør konkluderes, at der i realiteten var tale om en velovervejet (dvs. ikke-spontan) blokade, der fremtrådte som en (midlertidig tænkt) toldforhøjelse.

I juli 1639 sendte Nederlandene gesandter til Christian 4. i Glückstadt. Kongen tilbød at lade alt det salpeter, som tilhørte Generalstaterne selv, passere toldfrit. Tilbudet interesserede dog ikke gesandterne (og det hjalp jo heller ikke købmændene), og da Christian 4. i oktober uvarslet rejste til København var mødet dermed slut. Dette forløb vakte harme i Holland, selv om de hollandske forhandlere havde stået ligeså stejlt som Christian 4.⁴⁹ Det kom dog i februar 1640 til en aftale – som tidligere foreslået af residenten Cracauw – mellem Christian 4. og de nederlandske købmænd om, at de kunne købe det udlossede salpeter. Nederlænderne var i øvrigt i stand til at skaffe sig tilstrækkeligt med salpeter fra Ostindien, Marokko og Arkhangelsk, hvilket de ikke undlod at gøre kongen opmærksom på, og hvilket han igen ved en senere lejlighed returnerede som argument over for dem.

Andre anstødssten i forhold til Nederlandene var Christian 4.'s strid med Hamburg, hvorunder han nærmede sig Kejseren, Elbtolden, stiftpolitikken, forhøjelsen af den norske trælast-

told, og ikke mindst Danmarks tilnærmelse til Spanien. I august 1640 rejste Hannibal Sehested til Madrid, hvor han afsluttede en handelstraktat (især om saltleverancer) i marts 1641, men undveg spanske ønsker om en alliance.⁵⁰ Udlandet var dog mistroisk, og det kunne se ud til fredsbrud mellem Nederlandene og Danmark, men i stedet blev i september 1640 et forbund for 15 år indgået mellem Nederlandene og Sverige. Traktaten nævner ikke Danmark, men dens formål var at hævde sejladsens og handelens frihed i Østersøen og Nordsøen. »Således havde en ubesindig politik berøvet Danmark muligheden af at finde en støtte hos Nederlandene og givet Sverige denne støtte uden noget som helst offer med hensyn til dets østersøtoldpålæg«, konkluderer J.A. Fridericia.⁵¹ Men kongens finansielle tvangssituation er allerede fremhævet, og det skulle vise sig, at fremtidig støtte fra Nederlandene ikke var udelukket.

Alliancen mellem Nederlandene og Sverige fik dog Christian 4. til at nedsætte salpetertolden i december 1640, og fra foråret 1641 lagde han en forsonligere holdning for dagen over for Nederlandene. Under nye forhandlinger i Stade juni 1641 lykkedes det dog ikke for nederlænderne at opnå Speyerfredens vilkår, ligesom det heller ikke lykkedes for Christian 4. at sprænge forbundet mellem Nederlandene og Sverige, men kongen gav Nederlandene en tilbagevenden til 1637-satserne for 5 år.⁵² Der var dermed etableret et tåleligt forhold mellem Danmark og Nederlandene gennem 1642.

Det opnåede forhold blev dog skadet ved, at Christian 4. i 1643 skærpede visitationen i Helsingør. Besvigelserne gjorde en skærpelse nødvendig, men visitationen blev gennemført ganske hårdhændet. Samtidig indførtes »bropenge«, der dog efter krigen udbrud afskaffedes samtidig med at visitationen atter lettedes.



Fig. 6. I 1622 malede Isaac Isaacsz det store maleri *Allegori på Øresund*, der i dag hænger på Kronborg. Slottet ses i baggrunden, mens en række skibe for fulde sejl står ned gennem Sundet, efter at have ligget for anker og betalt told i Helsingør. Billedet er en hyldest til Øresund, der i kraft af tolden forsyner den danske konge med penge i stride strømme (Statens Museum for Kunst, København).

De svenske motiver til Torstenssonkrigen

Under det svenske rigsråds drøftelse i juli 1640 af forbundet med Nederlandene udtalte rigsforstander Axel Oxenstierna følgende om Øresund: »Danus har Sundet og ligesom nøglen til vor opkomst«. ⁵³ Og om sundtolden: »Tolden er kongen af Danmarks vigtigste indtægt; der kunne være grund til at tage den helt bort, men i hvert fald er det vor interesse ligesåvel som Hollands ikke at lade ham forøge den«. ⁵⁴ Tolden på de svenske hovedeksportvarer kob-

ber og jern kan dog ikke siges at være belastende, idet lastetolden på disse varer ved fredsbruddet var den samme som før Kalmarkrigen. I øvrigt er det overraskende at notere, hvor sjældent økonomiske mål er nævnt i kilder som diplomatiske instrukser eller Axel Oxenstiernas korrespondance. ⁵⁵

I det hele taget synes det svenske angreb på Danmark i 1643 ikke at være blevet fremkaldt »ved en pludseligt tilspidset situation, men ved en kæde af forhold, der strakte sig langt tilbage i tiden«. ⁵⁶ Et gammelt svensk hovedmål var de skånske landsdele:

»Krigsmålet var – foruden at bryde Danmarks magtstilling i Østersøen – at indlemme disse landskaber«. ⁵⁷

I 1630 havde Axel Oxenstierna rådet kong Gustav Adolf til at gå i felten mod Danmark i stedet for i Tyskland – en situation som Christian 4. i marts 1630 havde advaret rigsrådet imod. ⁵⁸ Videre skrev Oxenstierna i januar 1631 til svenskerkongen, at krig var uundgåelig, og »da mener jeg, at det første slag er det bedste«, og her bør Sverige angribe hovedet, »som er Sundet og København«. ⁵⁹ Det fulgtes i februar 1631 op af det svenske rigsråd, hvor »alle er meget begærlige og forbitrede efter som en bisværn at flyve i hårene på juten«. ⁶⁰ Det danske rigsråd erkendte i juni 1631 faren og gik ind for rustninger. Man skal bemærke, at de aggressive svenske udtalelser faldt på et tidspunkt, hvor Christian 4. endnu ikke havde tilnærmet sig Kejseren (det skete først efter slaget ved Breitenfeld september 1631), og endnu ikke havde optrådt som mægler i 30-års krigen, og hvor sundtoldtaksterne havde ligget lavt siden december 1629. Dette var alvorligt nok så længe Gustav Adolf levede, men da han døde i november 1632 og Axel Oxenstierna blev leder af formynderregeringen, blev situationen yderst faretruende for Danmark. Om Oxenstierna siger J.A. Fridericia, at hans blik mere umiddelbart end Gustaf Adolfs var rettet på Sverige som nordisk magt, og at hans ledelse måtte fremskynde en katastrofe i forholdet til Danmark. ⁶¹ Som Oxenstierna udtrykte det i februar 1644 til rigsrådet, var der »nu håb om at kaste kongen af Danmark overende, noget som ikke har været muligt i adskillige hundrede år«. ⁶²

I maj 1633 skrev Axel Oxenstierna til rigsrådet, at »hvis vi tvinges dertil og aldeles ikke kunne undgå det, så var det så god tid nu som nogensinde at give os i kast med Danmark«, ⁶³ men den gode tid sluttede dog foreløbig

med nederlaget ved Nördlingen 1634 og freden i Prag 1635. Under den dansk-nederlandske krise 1639-41 havde Sverige igen »en god tid« for et angreb sammen med Nederlandene, og rigsrådet spurgte i april 1641 Banér om mulighederne. Men den svenske hær stod da svagt, Banér var på tilbagetog, og der var krise i hæren året ud.

Hvorfor kom angrebet så netop i 1643? Hvorfor komplicere tingene ved at forplumre den tilstundende afslutning på 30-årskrigen i stedet for at afvente fredsslutningen, hvorefter Sverige kunne have haft Danmark for sig selv? Det synes der at være to grunde til. Den ene er, at det netop gjaldt om at få Danmark ud af fredsprocessen. Og at Oxenstiernas Sverige ikke var bleg for med alle midler at afbryde en uønsket fredsproces, viser det svenske bombardement af Regensburg i januar 1641. ⁶⁴

Men mon ikke det også har spillet en rolle, at det i 1643 var ved at være sidste udkald for den 60-årige Oxenstierna, hvis hans personlige tidsplan skulle holde? Det var ham givetvis magtpåliggende at kunne gennemføre krigen alene, dvs. mens han var Sveriges faktiske regent. Han var selvsagt klar over, at i december 1644 ville Kristina som myndig overtage regeringen, og han fornemmede utvivlsomt at deres forhold – som det skulle vise sig – ikke ville blive let. Derfor gennemtrumfede han krigsbeslutningen i maj 1643, og hans plan var at krigen skulle gennemføres på 12 måneder. ⁶⁵ Men Oxenstierna nåede kun at starte krigen, det blev den unge dronning Kristina, der afsluttede den.

På mødet 12. maj 1643 i det svenske rigsråd lagde Oxenstierna op til krig med Danmark, og han motiverede den i 10 punkter, hvor de 3 punkter vedrører sundtolden: 1) toldforhøjelserne og den skærpede visitation, 2) tilbageholdelse af skibe, bl.a. et i 1642 og 3) den strengere kontrol med transport af krigsmidler. ⁶⁶ Et par uger senere

fremlagde han krigsplanen, som dog først kom frem til general Torstensson i Tyskland i slutningen af september 1643, men da brød han også straks op, og i januar havde han erobret Jylland. Desuden havde Sverige en krigsflåde, der i tonnage var godt 40% større end den danske, og som sammen med svensk-hollænderen de Geers' hjælpeflåde besejrede den danske flåde ved Femern i oktober 1644.⁶⁷ Men allerede i august 1644 havde Christian 4. accepteret fredsmægling.

Sundtolden ved fredsforhandlingerne i Christianopel og Brømsebro

Parterne forhandlede først skriftligt fra Christianopel og Söderåkra med Frankrig og Nederlandene som mæglere og samledes til sidst i Brømsebro.⁶⁸ De svenske forhandlere var instrueret om i første omgang at kræve toldfrihed for alle svenske undersætter og afskaffelse af visitationen, men certifikaterne kunne opretholdes. Først senere skulle der som »*kaution for freden*« kræves afståelse af et eller flere af de skånske lande.

I Nederlandene blev man, som overalt i Europa, bestyrtet over det svenske angreb, bl.a. fordi ufred generelt truer handelsinteresserne. Den nederlandske statholder Frederik Henrik foreslog i januar 1644 den danske resident en nedsættelse af sundtolden til 1628-niveauet. Han frygtede at krigen havde fjernet presset fra Habsburgerne, at håbet om dansk hjælp til Charles 1. forsvandt, og at Sveriges magt-udvidelse ville true handelen. Men i hollandske købmanskredse så flere også en chance for at udnytte situationen.⁶⁹ Sverige havde undladt at anmode om Nederlandenes mægling inden angrebet, således som det skulle efter forbundstraktaten af 1640. Det var

sket dels for at hemmeligholde angrebet, dels fordi landet havde »*adskillige andre grunde end besværingerne af handelen til at ville Danmark til livs*«. ⁷⁰ Det var baggrunden for, at Oxenstierna i april 1644 udtalte, at »*man må sige til hollænderne, at de er os velkomne, skønt de ikke er det, og bede dem kooperere til navigationens frihed*«. ⁷¹ De nederlandske bestræbelser sigtede kun på sundtolden, hvorimod man tog afstand fra de svenske territorialkrav, idet et Sverige ved Sundet ville kunne føre til lignende toldafgifter som *licenterne* ved de preussiske havne. Nederlandene var desuden utilfreds med toldfriheden for de svenske Østersøprovinser, hvilket ville kunne trække handelen væk fra de nederlandske skibe. I maj 1645 opgav Nederlandene rollen som mægler for selv at drage fordel af Danmarks svagheit. Separatforhandlinger med Danmark førte den 12. juni til en traktat i Christianopel, hvorefter lastetolden næsten halveredes og de øvrige afgifter – bortset fra vintolden – bortfaldt.

Frankrig var grundlæggende irriteret over, at Sverige brugte både tid og franske subsidier på at føre krig mod Danmark i stedet for mod Kejseren, endog uden forinden at have underrettet landet om dette. Derudover så Frankrig generelt gerne en vis jalousi mellem Danmark og Sverige, men man ønskede ikke en større udvidelse af Sveriges magt, og i hvert fald ikke så meget at Sverige blev uafhængig af fransk støtte. Med hensyn til sundtolden havde Frankrig, som tidligere påpeget, ikke de samme store interesser som Nederlandene. Den franske forhandler Thuillierie bemærkede således til Oxenstierna, at også Frankrig følte sig krænket af Christian 4.'s toldpolitik, men at man ikke betragtede det som krigsgrund. Thuillierie var frastødt af Oxenstiernas kynisme, som når denne i april 1644 udtalte, at Sverige ikke kunne være sikker på at be-



Fig. 7. Satirisk svensk kobberstik, hvor krigens gang illustreres som et terningespil (backgammon) mellem Christian 4. (t.h.) og Axel Oxenstierna (t.v.). At Øresundstoldens indtægter spillede en stor rolle for danskerkongens slagkraft viser de fyldte toldkister, han bogstaveligt talt har i ryggen (Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, Hillerød).

holde en fast fod i Tyskland, »der er et råddent æble«, og at det derfor var mere fordelagtigt for Sverige at føre krig mod Danmark.⁷² I april 1645 skrev Thuillierie, der fik stigende sympati for Danmark: »Denne krig er Oxenstiernas, og han vil beholde en del af Danmark; han tror, at alt er svenskerne tilladt«. ⁷³ I det hele taget blev Frankrigs mægling klart til fordel for Danmark, for som det udtrykkes af Corfitz Ulfeldt: »Uden den franske ambassadørs interposition havde vi ikke fået disse fredstraktater for så godt køb«. ⁷⁴

Freden mellem Danmark og Sverige blev underskrevet den 13. august 1645 i Brømsebro. Traktaten gav svenske undersåtter i Sverige og Finland samt

i Ingermanland, Estland og Livland toldfrihed for egne skibe uanset lading og for eget gods uanset skib, ligesom de skulle være fri for visitationer. Sverige måtte uden forudgående anmeldelse føre op til 1200 krigsfolk og højst 5 krigsskibe gennem Sundet. Danmark beholdt højhedsretten over Øresund og kunne kræve certifikater for blandet svensk og fremmed gods. Hertil kom danske afståelser af Øsel, Gotland, Jemtland og Herjedalen samt Halland for 30 år.

Resultatet af traktaterne er blevet opgjort til en gennemsnitlig nedsættelse af tolden på 3/8, hvilket betød at tolden reduceres fra ca. 2 til 1% af vareværdien. ⁷⁵ Nedsættelsen fik generel ef-

fekt, idet Nederlandenes toldbetingelser kom til at danne præcedens for tilsvarende traktater med Frankrig, England, Skotland, Delmenhorst, Oldenburg, Danzig og Hansaen. Det trods alt positive heri var, at disse starter dermed folkeretsligt anerkendte sundtolden på et behersket – men ingenlunde ubetydeligt – niveau, hvilket dannede grundlag for toldens fortsatte eksistens. Bortset fra redemptions-traktaten 1649-53 med Nederlandene bestod Christianopeltraktaten stort set til 1842-tariffen. Eftertiden har især hæftet sig ved landetabene og nok også overvurderet deres betydning, selv om de selvfølgelig ser voldsomme ud på et landkort. Men Gotland og Øsel var blevet passive besiddelser, og Jemtland og Herjedalen var selv i forhold til Norge perifere og tyndt befolkede områder.⁷⁶ Derimod var tabet af det danske Halland for 30 år alvorligt, bl.a. fordi Sverige efter den tid kunne vælge at beholde Halland eller i stedet modtage noget andet. Inden de 30 år var gået, havde meget dog ændret sig, men det er en anden historie. Brømsebrofreden skal vurderes for sig, og der er ingen grund til at kæde den sammen med Frederik 3.'s hasarderede krigserklæring i 1657. Således afsluttedes den krig, der i Danmark benævnes Torstenssonkrigen, blandt skånske historikere undertiden Horns krig og i Norge Hannibalfejden. Man kunne afskaffe denne navneforvirring ved ikke helt uberettiget at kalde den Oxenstiernakrigen.

Hvad blev så sundtoldens betydning for krigens udbrud og resultat? Svenskerne fik indført i Brømsebrofredens § 1, at sejladsen gennem Sundet med dertil hørende told, certifikater, visitationer osv. betegnedes som hovedårsagen til krigen. Som nævnt optrådte sundtolden da også i 3 af de 10 svenske argumenter for krig, men Oxenstierna fandt det altså nødvendigt at supplere med 7 andre. Det forhold, at

16 af fredstraktatens 46 paragraffer handler om sundtolden og sejladsen viser også, at der *har* været nogle reelle problemer, der måtte afklares. Som tidligere omtalt var sundtolden dog næppe hovedårsagen til angrebet. Det er vurderingen her, at den har været krigsgrund i den udstrækning, at tolden med tilhørende visitation for nogle i det svenske rigsråd har været en medvirkende faktor for en krigsbeslutning, der under alle omstændigheder ville være blevet taget. Det var givetvis også pga. sundtolden, at Nederlandene meldte sig som mægler, men denne mægling må bedømmes at have afværget en endnu hårdere fred. Sundtoldens reelle indvirkning på selve krigsforløbet synes at kunne begrænses til formeringen af de Geers hjælpeflåde, og for de Geer har det formentlig mindre været sundtoldens størrelse end begrænsningen af transitten af krigsmidler (samt et enkelt tilfælde af beslaglæggelse), der har været incitamentet. Den officielle nederlandske flåde i Sundet dukkede først op ret sent under fredsforhandlingerne.

Afslutning

Brømsebrofreden har siden 1870'erne fået et hårdt eftermæle blandt historikere uanset disses politiske observans. Den radikale J.A. Fridericia skriver således, at *»Freden i Brømsebro blev den første af de store fredsslutninger, der, på få undtagelser nær, lige til vor tid afmærker tilbagegangen i den danske stats område, og forholdene varslede ulykkeligvis straks om, at grænsen ikke var nået. Sveriges erobringer af dansk grund var begyndt»*.⁷⁷ Han siger videre, at det hele begyndte allerede ved nederlaget ved Lutter am Barenberg 1626: *»Nederlagets følger blev overordentlig store. Nedgangens lange dage var begyndt for Danmark»*.⁷⁸ Den konservative Knud Fabricius er inde

på samme linie: »*Freden til Brømsebro (...) betegner begyndelsen til Danmarks nedgangstid, om man end kan sige, at denne allerede var varslet ved Kejserkrigen og kan dateres fra nederlaget ved Lutter*«. ⁷⁹

Synet på Brømsebro (eller Lutter am Barenberg) som den store skæbnesvangre begivenhed er givetvis for en stor del en deprimeret reaktion på nederlaget i 1864 og afståelsen af Hertugdømmerne. ⁸⁰ Et nyere og mere lidenskabsløst syn på Brømsebro er formuleret af Svend Ellehøj: »*Når Torstenssonkrigens eftervirkninger tilsyneladende blev langt mere følelige end Kejserkrigens, skyldtes det dog hverken landetabene, krigshandlingerne eller de økonomiske ofre. Af mere langtrækkende betydning end krigstidens katastrofer var det, at den forringelse af landbrugseksportens vilkår, der havde været mærkbar allerede før krigen, nu gjorde sig stærkere gældende og stillede sig hindrende i vejen for en genopbygning af landets økonomi*«. ⁸¹

Hvad bliver da den samlede vurdering af sundtolden? Det er nok nærliggende for nutiden at overvurdere den negative effekt af tolden, dog næppe pga. dens procentsatser, men måske pga. selve dens eksistens, idet man ikke har present, at transittold ved vandløb, broer, veje, overfartssteder, havne mv. tidligere var både en væsentlig og accepteret finansieringsform. Tolden må vurderes at have været et meget stort aktiv for Danmark. Den har givet landet meget betydelige indtægter gennem mere end 400 år, hvortil kommer, at nok skabte sundtolden nu og da irritation og vrede hos hollændere, englændere og franskmænd, men det var også i betydelig grad pga. tolden, at disse stater interesserede sig for Danmarks skæbne. Hvis sundtolden slet ikke havde eksisteret, er det ikke sikkert, at landene ville have bekymret sig over, om Carl Gustav eventuelt også

havde erobret Sjælland og dermed havde behersket begge bredder af Øresund.

Noter:

1. Gunnar Olsen: De danske Stræder og Øresundstolden i historisk Belysning, De danske Stræder og Øresundstolden, 1958, s. 26.
2. Axel Linvald: Oversigt over Øresundstoldens Historie, Fra Frederiksborg Amt 1919, s. 44.
3. Palle Lauring: Danmark i Skåne, 1952, s. 163.
4. Se f.eks. Kai Hørby: Øresundstolden og den skånske skibstold. Spørgsmålet om kontinuitet, i: Middelalderstudier tilegnede Aksel E. Christensen, 1966, s. 245-272.
5. Axel Linvald: Oversigt, s. 41.
6. Aksel E. Christensen: Øresund og Øresundstold, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1957, s. 32.
7. I.A. Fridericia: Danmarks ydre politiske Historie 1-2, 1876/1881, 1, s. 15.
8. Leo Tandrup: Når to trættes, så ler den tredje, i: Svend Ellehøj (red.): Christian IVs Verden, 1988, s. 66f.
9. Erik Brüel: Internationale Stræder. En folkeretlig Undersøgelse 1, 1939, s. 43.
10. Læst er et mål for et skibs lasterum svarende til 22 tønder rug. En nobel svarer normalt til 3 gylden eller 4 rd.
11. Et dansk skippund (skpd.) er 160 kg.
12. Indtil 1619 gik der 74 sk. på 1 rd., derefter 96 sk.
13. En centner er 100 pund (50 kg.).
14. Fridericia: Danmarks ydre politiske Historie, 2, s. 195.
15. Dog mangler regnskaberne for 1632 og 1634, mens 1645-regnskabet er meget ufuldstændigt.
16. Nina Bang: Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660, 1906-1933.
17. Andelen af nederlandske skibspassager med skibe over 100 læster vokser fra 7% i 1613 til 90% i 1642.
18. Aksel E. Christensen: Dutch Trade to the Baltic about 1600, 1941, diagram 13.
19. Aksel E. Christensen: Anm. af Nina Bang: Tabeller over Skibsfart, Historisk Tidsskrift, 10 R, 3, s. 130.
20. Astrid Friis: Bemærkninger til Vurdering af Øresundstoldregnskaberne og Principperne for deres Udgivelse, Historisk Tidsskrift, 9 R, 4, s. 161.
21. Skibe, der sejlede gennem Storebælt, skulle lægge ind til Nyborg og betale bælttold, der

- var af samme størrelse som sundtolden. Bælttolden blev indført i 1490 og blev anerkendt af Hansaen i 1560. Toldregnskaberne er først bevaret fra 1701, og da var den toldpligtige trafik gennem Storebælt kun knap 5% af trafikken gennem Øresund.
22. Christensen: Øresund og Øresundstold, s. 34.
 23. Christensen: Dutch Trade, diagram 16.
 24. Sst., appendix G.
 25. Sst., diagram 3.
 26. Steffen Heiberg: De ti tønder guld, Historisk Tidsskrift, 1976, s. 53.
 27. Sune Dalgård: Reformationen på Øresunds toldbod 1641, i: Festskrift til Astrid Friis, 1963, s. 66.
 28. Jens Engberg: Dansk Finanshistorie i 1640'erne, 1972, s. 262.
 29. L. Laursen: Danmark-Norges Traktater 2-4, 1912-1917, 2, s. 254.
 30. Sst., 3, s. 61.
 31. Sst., 3, s. 307.
 32. Sst., 3, s. 579.
 33. Leo Tandrup: Mod triumf eller tragedie 1-2, 1979, 2, s. 138.
 34. Jörgen Weibull: Øresund i historien, Øresund – i går – i dag – i morgen, 1993, s. 25.
 35. Eli F. Heckscher: Sveriges Ekonomiska Historia från Gustav Vasa 1.del, 2. bok, Stockholm 1936, s. 554.
 36. Laursen: Danmark-Norges Traktater, 4, s. 28.
 37. Einar Wendt: Det svenska licentväsenet i Preussen 1627-1635, Uppsala 1933, s. 255.
 38. Sten Carlsson & Jerker Rosén: Svensk Historia I, Stockholm 1969, s. 416.
 39. Weibull: Øresund i historien, s. 28.
 40. Christensen: Øresund og Øresundstold, s. 35.
 41. Christensen: Dutch, diagram 2.
 42. Jonathan I. Israel: Dutch Primacy in World Trade 1585-1740, Oxford 1989, s. 141.
 43. Christensen: Dutch, s. 358.
 44. Maria Bogucka: Salpeter production and salpeter trade between Gdansk and Amsterdam in the first half of the seventeenth century, From Dunkirk to Danzig, udg. W.G. Heeres m.fl., Hilversum 1988, s. 166.
 45. Sune Dalgård: Salpetertolden af 1638-39 og den private spekulationshandel bag den, Historisk Tidsskrift, 11 R, 4, s. 323.
 46. Knud Fabricius: Christian IV og det nederlandske Gesandtskab 1639, Historisk Tidsskrift, 11 R, 1, s. 163.
 47. C.F. Bricka og J.A. Fridericia: Kong Christian den Fjerdes egenhændige Breve 1-8, 1878-1948, 8, s. 128.
 48. Dalgård: Salpetertolden, s. 332.
 49. Fabricius: Christian IV, s. 153.
 50. Bøggild Andersen: Hannibal Sehested 1, 1946, s. 40.
 51. Fridericia: Danmarks Riges Historie 4, 1896-1902, s. 252.
 52. Laursen: Danmark-Norges Traktater 4, s. 497.
 53. Bøggild Andersen: Hannibal Sehested, s. 34.
 54. Fridericia: Danmarks ydre politiske Historie 2, s. 252.
 55. Klaus-Richard Böhme: Building a Baltic Empire. Aspects of Swedish Expansion 1560-1660, i: Göran Rystad m.fl. (red.): The Baltic in Power Politics 1500-1990 1, Lund 1994, s. 182.
 56. Fridericia: Danmarks ydre politiske Historie 2, s. 345.
 57. Carlsson og Rosén: Svensk Historia, s. 418.
 58. Bricka og Fridericia: Kong Christian den Fjerdes egenhændige Breve 2, s. 254.
 59. Rikskansleren Axel Oxenstiernas skrifter och brevvevling, 1. avd., 6, Stockholm 1918, s. 25.
 60. Fridericia: Danmarks ydre politiske Historie 1, s. 177.
 61. Fridericia: Danmarks Riges Historie, s. 242.
 62. Fridericia: Danmarks ydre politiske Historie 2, s. 380.
 63. Sst., 1, s. 267.
 64. Geoffrey Parker: Europe in Crisis 1598-1648, London 1979, s. 284.
 65. Finn Askgaard: Christian 4, »Rigets væbnede Arm«, 1988, s. 181.
 66. Sst., s. 154.
 67. Niels M. Probst: Christian 4.s flåde, 1996, s. 327.
 68. Forhandlingsforløbet er beskrevet hos Laursen: Danmark-Norges Traktater 4, s. 418-431 og hos Fridericia: Danmarks ydre politiske Historie 2, s. 448-516.
 69. Knud Fabricius: De politiske Forbindelser, Holland Danmark 1, 1945, s. 85.
 70. Fridericia: Danmarks ydre politiske Historie 2, s. 406.
 71. Sst., s. 424.
 72. Sst., s. 461.
 73. Sst., s. 474.
 74. Wilhelm Tham: Den svenska utrikespolitikens historia 1560-1648, Stockholm 1960, s. 332.
 75. Marcus Rubin: Sundtoldens Afløsning, Historisk Tidsskrift, 7 r, 6, s. 189.
 76. Jfr. Frede P. Jensen: Den danske »indkredsning« af Vasa-tidens Sverige, Historisk Tidsskrift, 1976, s. 17-21.
 77. Fridericia: Danmarks Riges Historie, s. 275.
 78. Fridericia: Det syttende og attende Aarhundredes Historie, 3. udg., 1928, s. 27.
 79. Knud Fabricius: Skaanes Overgang fra Danmark til Sverige 1, 1906, s. 19.
 80. Jfr. Leo Tandrup: En brav, blakket eller brutal konge, i: Svend Ellehøj (red.): Christian IVs Verden, 1988, s. 395-398.
 81. Svend Ellehøj: Christian 4.s Tidsalder 1596-1660, i: John Danstrup og Hal Koch (red.): Danmarks Historie 7, 1964, s. 374.