

## Studier i Københavns Toldregnskab for Året 1615

Af C. G. Feilberg

### Abstract

*The paper deals with the customs accounts for the port of Copenhagen in the year 1615. Going through a list of shipmasters who paid port charges in that year, the author states that almost half of the charges were paid by masters of vessels from Bjäre Herred in northern Skåne, whose population may have specialized in merchant navigation. Further many shipmasters had their domicile on the present Kattegat coast of Sweden (then a part of Denmark), in southern Sjælland, Fyn and on the southern Danish islands.*

Interesse for Københavns forbindelsesveje til rigets forskellige dele i begyndelsen af det 17. århundrede bragte mig til at undersøge, hvad toldregnskaberne kunne oplyse om spørgsmålet. I de udgivne sundtoldregistre får man kun meget lidt at vide om dette. Her kan man f. eks. se, at der i perioden 1600 til 1615 gennem sundet vestpå fra Københavns havn er gået et antal skibe, som varierer fra 17 til 56 om året, men man får ikke nogen forestilling om det mylder af mindre fartøjer, der færdedes i denne havn, og som fylder Johan Diricksens kendte stik af København fra 1610 med liv.

Under min søgen i rigsarkivet blev jeg opmærksom på et velbevaret, om end næppe fuldstændigt, toldregnskab for Københavns havn fra året 1615, »Nyet Aars dag Anno 1615 til Aarsdagen igien Anno 1616.«<sup>1)</sup> I dette regnskab heftede jeg atter særlig min opmærksomhed ved en fortegnelse over de fartøjer, der havde betalt rortold i havnen i årets løb. Det er, så vidt jeg kan se, den fuldstændigste fortegnelse af denne art for København fra århundredets første fjerdedel. Det udbytte, man kan få ved studiet af et sådant dokument, bliver selvfølgelig større, jo mere omfattende ens viden om samtidens Dan-

<sup>1)</sup> Rigsarkivet, Reg. 108 B, pk. 160 a.

mark er. Jeg har her kun forsøgt at fremdrage nogle forhold, som springer særligt tydeligt i øjnene ved en foreløbig bearbejdelse af listen. Desuden kan man selvfølgelig ikke drage alt for vidtrækkende slutninger af et regnskab for et enkelt år.

Rortold kendes siden det 15. århundrede<sup>2)</sup>. Det er en afgift på fartøjer, der indgår til en havn, og den beregnes pr. skib, ikke efter varerne. Satserne i toldregnskabet af 1615 er: For 1 skib: 8 sk., 1 kreier: 4 sk., 1 Båsted kreier: 1 sk., 1 skude: 1 sk., 1 båd: 1 sk.

Disse takster gælder dog delvis kun indenfor riget. De tyske skuder er noteret for 4 sk. Det er øjensynligt, at skipperne hjemmehørende i København ikke betaler rortold, da sådanne ikke nævnes i listen. Rortoldlisten er inddelt efter måneder og datoer. Som eksempel på de oplysninger, den giver, kan vi tage nogle linier fra d. 2. juni:

»Bend Nielsenn aff Landzkrona	1 baad	1 sk.
Peder Suendsenn aff Kølebech	1 schude	1 sk.
Oluff suendsenn aff Morupsogn	1 schude	1 sk.
Pauell Nielsen aff Gryden	1 schude	1 sk.«
	o. s. v.	

I ordet »aff« ligger formentlig kun, at skipperen og fartøjet er hjemmehørende på pågældende lokalitet, men ladningen kan selvfølgelig også komme derfra. Toldregnskabet er en renskrift; i hvert fald hele listen over rortold er ført med samme tydelige hånd. Dette medfører mulighed for misforståelser ved renskriften, og man spørger sådanne hist og her. F. eks. opføres under d.  $\frac{27}{9}$  en skipper fra »Onsel sogn«, d.  $\frac{7}{11}$  en do. fra »Oesel sogn«, mens der ved en skipper d.  $\frac{7}{10}$  omtrent kan læses begge dele. Det har i skriverens forlæg været vanskeligt at skelne *n* og *e*. »Onsel« er vistnok Onsala i det nordlige Halland. Noget Øsel sogn har jeg ikke fundet ved nogen af kysterne, heller ikke på øen af samme navn. Den  $\frac{6}{7}$  forekommer »Nibaae«, d.  $\frac{28}{4}$  og  $\frac{23}{9}$  »Niibaa« og d.  $\frac{27}{3}$  »Niffue«. Både d.  $\frac{27}{3}$  og d.  $\frac{28}{4}$  hedder skipperen »Lauridtz Chrestoffersen«. Enten har da skriveren (eller tolderen) d.  $\frac{28}{4}$  erstattet »Niffue« med det mere nærliggende Nivå, eller lokaliteten er i alle fire tilfælde den samme. Det er nu umuligt at afgøre.

Listen omfatter heller ikke alle de udefra kommende fartøjer, der har besøgt Københavns havn. Dette ses af, at man i regnskaberne over varetolden kan støde på skipperne, som ikke findes i listen over rortolden, f. eks. d.  $\frac{25}{8}$  »Madtz Mogennssen paa Serøe«, d.  $\frac{29}{8}$  »Car-

<sup>2)</sup> William Christensen: Dansk Statsforvaltning i det 15. århundrede (Kbhvn. 1903), p. 654f.

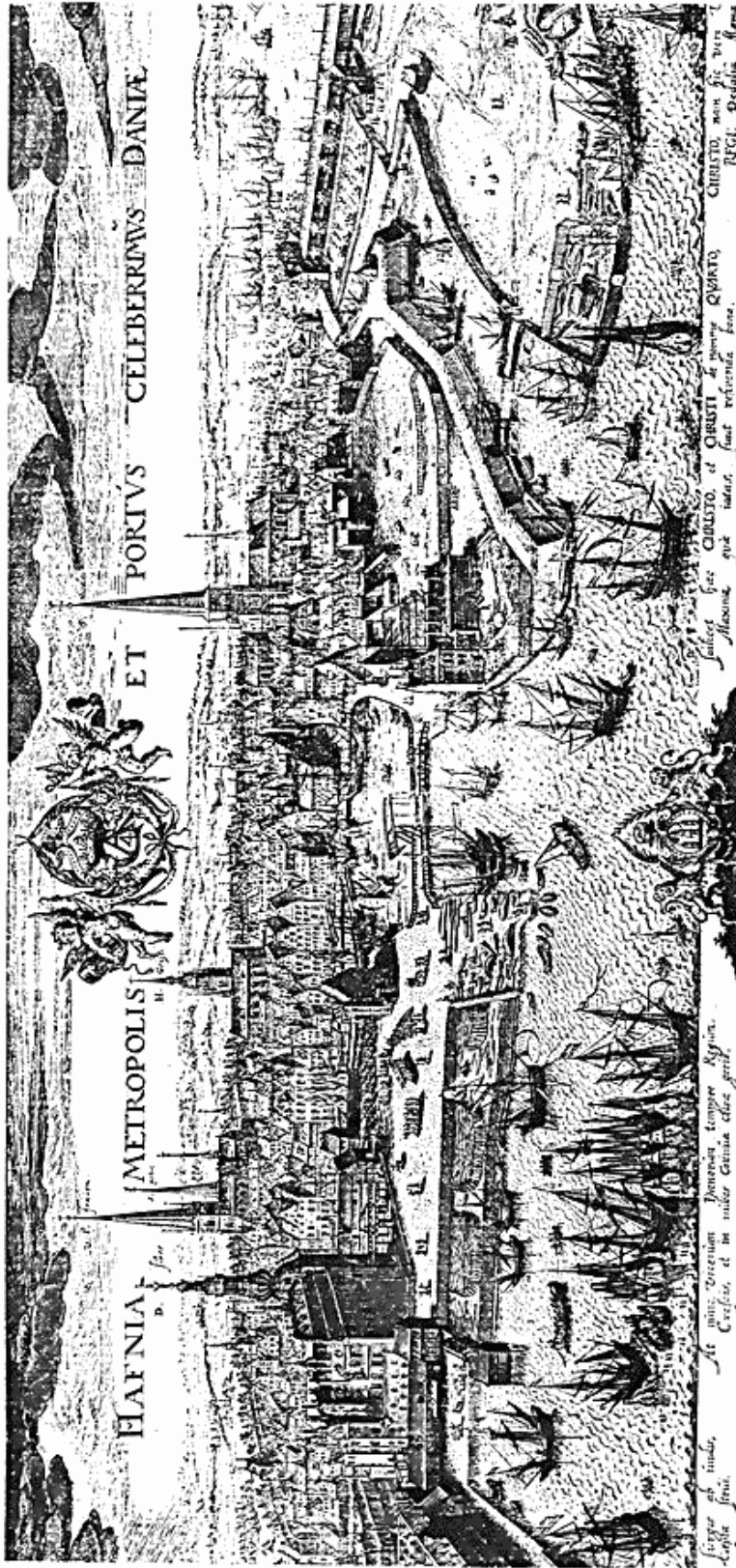


Fig. 1. Jan Dircksen's Stik af København, noget beskåret ved begge sider. Stikket skal være udført ca. 1610 efter Jan Classzen van Wijck's, nu forsvundne, maleri af byen. Van Wijck var vist nok hollænder og arbejdede som kunstmaler for enkedronning Sofie og kong Christian IV.

Fig. 1. Jan Dircksen's engraving of Copenhagen, trimmed slightly at both sides. The engraving is reputed to have been made about the year 1610 after Jan Classzen van Wijck's no longer extant painting of the town. Van Wijck was apparently a Dutch artist who worked for the Dowager Queen Sofie and King Christian IV.

stenn Meckelborig aff Hadersløff« og »Chrestoffer Graa aff Slagelse«, d.  $\frac{1}{9}$  Inngemar Børgessen aff Warbiery« o. s. fr.

Ialt har ifølge listen 1080 fartøjer i 1615 betalt rortold i Københavns havn. Af disse skibe kommer 62 fartøjer fra områder udenfor Skandinavien og det danske rige, især fra Nord-Tyskland. Havne som Lübeck, Wismar, Rostoch, Stralsund, Stettin, Kolberg og Danzig er repræsenteret, altså bl. a. de såkaldte »vendiske stæder« i Hansen, hvis skibe altid havde sejlet meget på Danmark. Forholdsvis mange af disse fartøjer er større skibe: kreiere, boyerter og selve skibsklassen. Det vil være urimeligt at behandle disse fartøjer, der hører hjemme i udenrigsfarten, sammen med skibe hjemmehørende i den danske konges riger og på den korte svenske kyststrækning mellem Halland og Bohus Len.

Når vi skærer de udenlandske fartøjer bort, har vi tilbage 1018 skibe fra det nordiske område, der har betalt rortold. Man må dog ikke forstå dette således, at en flåde på 1018 koffardifartøjer i løbet af året har besøgt Københavns havn. Gang på gang går det samme skippernavn igen i listen, og man kan derfor prøve ved hjælp af skippernes navne at reducere antallet til de skibe, der virkelig har været i fart. Mens der således 137 gange betales rortold af fartøjer fra Gryden, forekommer der kun 47 skippernavne. 35 gange betaler fartøjer fra Landskrona, men der er kun 11 navne. Een mand fra Landskrona, Peder Thrane, har været 13 gange i København med sin båd, så han har næsten ligget i rutefart mellem de to havne.

Helt pålidelig er denne metode til at finde flådens virkelige størrelse dog ikke. Således kan det vel tænkes, at to skipper fra samme lokalitet har haft det samme navn. I listen forekommer f. eks. under d.  $\frac{1}{9}$  to skipper fra Æbeltoft med navnet »Peder Søffrensen«. At det skulle være en fejlskrivning, er næppe sandsynligt, da rortolden regnes sammen forneden på hver side, og en fejlskrivning derfor bringer kludder i regnskabet. Fra Båstad kommer dels en Jens Hansen med en kreier, dels een med en skude. Der kan imidlertid også tænkes det modsatte tilfælde, at to skippernavne kun dækker over eet fartøj. Oscar Bjurling nævner således i sin bog om Skånes udenrigssøfart 1660—1720<sup>3)</sup> »en sorts hälftenbruk« som en overlevering fra ældre tid. »I Ystad t. ex. seglade ofta två »partägare« ut tillsammans och tjänstgjorde växelvis som skeppare.« Stort set må man vist regne med, at rortoldlistens 1018 betalinger svarer til

<sup>3)</sup> Oscar Bjurling: Skånes Utrikessjöfart 1660-1720 (Lund 1945), p. 37. Antagelig efter Nils Wimmarson: Ystad mot slutet av danska tiden, Fästskrift utgiven av Ystads fornminnesförening 1918 (Ystad 1918).

et antal eksisterende fartøjer på mellem en tredjedel og halvdelen af dette tal.

Denne flåde består ganske overvejende af skuder. En *kreier* er et middelstort skib, »et slags mindre fartøj med 3 master (og master og stænger i eet stykke træ), især brugt i Østersøen.«<sup>4)</sup> Blandt fartøjerne fra det nordiske område nævnes — bortset fra Båstad — kun 9 gange en kreier, henholdsvis fra Rønneby, Stege, Stubbekøbing, Næstved, Nykøbing, Nakskov, Æbeltoft, Sønderborg og Flensborg. Båstad sender 8 skippere med kreiere, men formodentlig drejer det sig om en mindre type; Båstad kreieren betaler jo ikke mere i rortold end en skude. Antallet af både er heller ikke overvældende. Hermed må tænkes på et mindre fartøj end en skude og formodentlig uden dæk. Det peger også i denne retning, at de fleste både kommer fra steder, der ikke ligger langt borte fra København: Landskrona, det nordlige Skåne, Nyord m. m. Enkelte både kommer dog helt fra Norge. Helt sikker kan man ikke være på, om fartøjets type er korrekt angivet i toldlisten, da man kan finde en skipper med det samme særprægede navn under een dato førende en båd under en anden dato en skude. Det var jo også ligegyldigt for regnskabet, da begge typer fartøj betalte det samme i rortold.

Den almindeligste type af fartøj er da skuden, et »mindre fartøj, som regel drevet frem af sejl; ... navnlig lille koffardifartøj, der går i indenrigsk og østersøfart, og hvis skipper ofte driver småhandel.«<sup>5)</sup> Det er øjensynlig, at disse fartøjer ofte har sejlet flere sammen. Således ankommer der af skuder fra Nyord d.  $24/4$ : 2, d.  $20/5$ : 2; d.  $25/6$ : 3; d.  $19/7$ : 2; d.  $27/10$ : 3 og d.  $24/11$ : 2. Fra Båstad synes de ligefrem at sejle i flok; d.  $17/4$ — $18/4$  kommer 5 skuder derfra, d.  $27/4$ — $28/4$  atter 5 (een kreier), d.  $1/6$ — $3/6$  endog 8 skuder o. s. fr. Det var naturligt, at man sejlede flere sammen for at kunne hjælpe hinanden i havsnød. Mulig har også frygten for sørøvere spillet en rolle. Denne frygt, som havde været så velbegrundet i Frederik II's tid<sup>6)</sup> var det vel stadig. Kristian IV's admiraler får gang på gang ordre til at efterstræbe fribyttere og at »holde strømmene rene.«<sup>7)</sup> Skudesejladsen måtte indstilles i selve vintermånederne, i hvilke fartøjerne lagdes op. Den første rortold betales d. 27. marts, den sidste d. 6. december. De sidste skibe, der ankommer, er tyske, men alle skuder. Disse kunne

4) Den danske Ordbog, grundlagt af V. Dahlerup.

5) Sst.

6) H. D. Lind: Fra Kong Frederik den Andens Tid (Kbhvn. 1902), p. 329. Henvisningen „Fribyttere“ i „Danmarks Riges Historie“ (Kbhvn.), III<sub>2</sub>, p. 223f.

7) H. D. Lind: Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm (Kbhvn. 1889), p. 39, 40, 41, 44, 175 m. m.

rimeligvis sejle længere hen på året end de store skibe. Der tales ved lejlighed om efteråret, »i hvilket de store skibe ikke kunne være ude.«<sup>8)</sup> Når der først kommer is, vil dog også mindre sejskibe have ondt ved at klare sig.

Sejladsen med skuder og både havde en betydning, der strakte sig videre end til at besørge småhandelen mellem byerne. Det krævedes af de skippere, der havde ansvaret for føringen af marinens skibe, at de skulle vedligeholde kendskabet til de nærmeste farvande »dels ved hyppigt at løbe gennem Grundene med Småfartøjer, dels ved at være nærværende, naar Søtønderne bleve udlagte.«<sup>9)</sup> Dersom der stod tilstrækkeligt materiale til rådighed, er det muligt, at man kunne genfinde nogle af de skippere, der 1615 betalte rortold i København, blandt flådens officerer. Jeg er kun stødt på et tilfælde. Søfartshistorikeren H. D. Lind omtaler<sup>10)</sup> en Lavrits Lavritsen, der fødes 1582, kommer i tjeneste hos jfr. Magdalene Powisch i Vejle, 1627 fik »løjtnants bestilling til skibs«, og endte som rådmand og borgmester i Vejle. Han kan meget vel være identisk med »Lauridtzs Lauridzen aff Weyell«, der i 1615 er med en skude i København to gange ( $\frac{25}{4}$  og  $\frac{5}{8}$ ).

Det ses allerede ved en første gennemlæsning af rortold-listen, at nogle få lokaliteter, som også nu er velkendte, spiller en meget stor rolle som hjemsted for skippere og skuder. Det er havne som Båstad, Æbeltoft, Landskrona, Præstø, Nyord, Svendborg m. fl. Ved identificering af stednavnene er det somme tider en hjælp, at toldlisten staver på en måde, der ligger nærmere vor udtale end tidens officielle stavemåde. Havnen Torekov på nordvestkysten af Bjäre herred (det nordligste herred i Skåne) staves i Kancelliets Brevbøger »Thurkuo«, hvilket bringer læseren til at tænke på Finland, mens toldlisten skriver det lettere forståelige »Thorekoe«. Besvær havde jeg en tid med at placere »Hoff Sogn«. Hoff i Norge ligger ikke ud til kysten, og Sande eller Holmestrand er dets nærmeste havn. Desuden kommer ifølge listen fra Hoff sogn foruden skuder tre både. Der kan ikke være tvivl om, at det i virkeligheden drejer sig om Hov i Bjäre Herred. En samtidig mandtalsliste (1617) skriver »Houff Sogen« og »Hoffue Sogn«. Navnene på skipperne fra »Hoff sogn« falder også helt sammen med de , der ellers forekommer i Bjäre herred og Halland. Endelig er det således, at næsten alle de lokaliteter i toldlisten, der angives ved et stednavn med tilføjelse »sogn« findes på

<sup>8)</sup> Sst. p. 69.

<sup>9)</sup> Sst. p. 327.

<sup>10)</sup> Sst. p. 241 (Nr. 230).



Fig. 2. Udsnit af kort over Skåne, „upprättat av svenske fortifikationskaptenen Gerhard Buhrman 1681-1684“. Findes i Krigsarkivet, Stockholm. Her gengivet efter Herman Richter: „Skånes Karta, Från mitten av 1500-tallet till omkring 1700.“ Den store halvø er Bjäre herred. Skepparkroken og „grytahamba“ er tydeligt angivet. Det moderne svenske generalstabskort (1:100.000) henævner de to små øgrupper ved Gryta „Yttre“ og „Inre Grytskär“. Noget nordligere har det indenfor kysten „Killebäckstorp“, som formentlig har tilknytning til „Köllebeck“.

Fig. 2. Section of a map of Skåne. Drawn by Engineer Captain Gerhard Buhrman 1681-1684. Now in the Military Archives, Stockholm. Here reproduced after Herman Richter: „Skånes Karta, Från mitten av 1500-tallet till omkring 1700“. The large peninsula is Bjäre herred. Skepparkroken and „grytahamba“ are shown distinctly. The modern Swedish Ordnance Map (1:100.000) calls the two small island clusters off Gryta „Yttre“ and „Inre Grytskär“. Somewhat more to the north inside the coastline it has „Killebäckstorp“, which presumably has some connection with „Köllebeck“.

den nuværende svenske vestkyst. (Jvf. også det senere citerede misive af 14/1 1613).

Størst vanskelighed volder de lokaliteter, hvorfra der kom talrige skippere i begyndelsen af det 17. århundrede, mens de nu næsten ingen betydning har. Jeg ledte således længe efter »Schiffue Krog« og »Gryden«. Utallige lokaliteter i Sverige og Norge hedder »gryta« eller »gryde«. Svenske videnskabsmænd viste mig så, at det drejer sig om Skepparkroken og Gryta ved Skælderviken på sydkysten af Bjäre herred. Også efter den svenske erobring var trafikken fra disse havne af ikke ringe omfang<sup>11)</sup>.

99 fartøjer kommer til København fra et sted, som staves »Kølebech« eller »Køllebech«. For en dansk ligger det nær at tænke på Kyllebæk, nogle huse i Hammer sogn i Syd-Sjælland ved østkysten af Dybsø Fjord. Navnet stavedes i middelalderen »Kølebæk«, og der lå til 17. århundrede en vandmølle ved bækken<sup>12)</sup>. Dersom det er dette »Kølebech«, det drejer sig om, skulle altså omkring år 1600 mange skippere have haft deres hjemsted der, noget man ellers ikke kender noget til. Et toldregnskab fra Malmø for 1615—16 nævner oftere »Køllebech«, men tilføjer i enkelte tilfælde »i Schone«. Hvis man vil presse teksten, kan dette selvfølgelig udlægges således, at der findes et »Køllebech« i Skåne og desuden et et andet sted. For at få klarhed har jeg forsøgt at sammenligne de oplysninger, der af toldlisten kan udtrages angående Kølebech og dem, man af den får om de andre hjemsteder for skippere og skuder i Syd-Danmark. Følgende liste opregner det antal gange, der er betalt rortold for skippere fra det sydlige Sjælland og Fyn med tilliggende øer.

#### Ankomster af skippere fra Syd-Danmark 1615.

Fra		Fra	
Stevns herred . . . . .	1	Falster . . . . .	2
Præstø . . . . .	16	Maribo . . . . .	1
Bækkeskov (Beckschauff) . . . . .	1	Nakskov . . . . .	4
Jungshoved . . . . .	13	Askø . . . . .	1
Nyord . . . . .	26	Femø . . . . .	4
Møen og Stege . . . . .	15	Fejøl (Fæøe, Føe) . . . . .	4
Stubbekøbing . . . . .	8	Nyborg . . . . .	2
Vordingborg . . . . .	4	Svendborg . . . . .	11
Næstved . . . . .	1	Fåborg . . . . .	1
Nykøbing . . . . .	8	Ialt . . . . .	123

<sup>11)</sup> Oscar Bjurling, citerede værk, p. 249.

<sup>12)</sup> Trap: Danmark (4de udg.) III p. 449f.



Dersom man dernæst opstiller en statistik over i hvilke måneder disse fartøjer har betalt rortold i Københavns havn, får man følgende resultat:

Ankomst af skippere fra Syd-Danmark, fordelt efter måneder:	Ankomst af skippere fra Kølebech, fordelt efter måneder:
April . . . . . 8	April . . . . . 4
Maj . . . . . 14	Maj . . . . . 18
Juni . . . . . 15	Juni . . . . . 24
Juli . . . . . 18	Juli . . . . . 17
August . . . . . 18	August . . . . . 15
September . . . . . 16	September . . . . . 13
Oktober . . . . . 15	Oktober . . . . . 7
November . . . . . 19	November . . . . . 1

I Syd-Danmark har vi altså en ret jævn fordeling af skippernes ankomster til København over sommeren og efteråret lige fra juni til november. Toldlisten meddeler ikke noget om, hvad disse skuder kommer til København med, men de fleste kommer jo i kornhøstens og frugthøstens tid, hvorfor det ligger nær at tænke sig, at de har bragt korn og frugt til København — for at være dristig, vi træffer allerede her pæreskuderne. Til sammenligning har jeg opstillet en statistik over den månedlige fordeling af de skuder og både fra Kølebech, der betaler rortold i København. Koncentrationen af ankomsterne herfra ligger udpræget i forsommeren, maj til juli. Dersom Kølebech ligger i Syd-Sjælland, må skipperne herfra have sejlet til København i et andet ærinde end de fra de andre lokaliteter. Det påfaldende er imidlertid, at en statistik over ankomster fra de to havne i Bjære herred, der sender flest skibe til København, giver en fordeling, der ganske ligner den fra Kølebech:

Ankomst af fartøjer fra Gryden, fordelt efter måned.	Ankomst af fartøjer fra Båstad, fordelt efter måned.
April . . . . . 14	April . . . . . 10
Maj . . . . . 25	Maj . . . . . 25
Juni . . . . . 21	Juni . . . . . 31
Juli . . . . . 25	Juli . . . . . 27
August . . . . . 22	August . . . . . 20
September . . . . . 15	September . . . . . 16
Oktober . . . . . 12	Oktober . . . . . 6
November . . . . . 3	November . . . . . 3

Begynder man dernæst at sammenligne navnene på skipperne fra Kølbech med dem, der forekommer andre steder, viser Kølbech mere overensstemmelse med det nordlige Skåne og Halland end med Syd-Danmark. Navne som Arffuid, Sigvard, Gudmand, Biørnn, Thorkild, Throels på skipperne fra Kølbech er også ret almindelige nordpå, mens de ikke forekommer blandt rortold-listens skipperne fra Syd-Danmark. Dog må jeg indrømme, at de færre sejladsere fra dette område i sig selv begrænser udvalget. Navnet Thrued findes i Kølbech, og det er almindeligt i nord. Det forekommer ikke blandt listens skipperne sydfra, men nok i formen »Thru« i en mandtalsliste fra Præstø amt.

Den endelige bekræftelse på at Kølbech og Hoff sogn ligger i det nordlige Skåne kan man finde i et missive udstedt af Christian d. IV fra Laholm d. 14. januar 1613, kort før Kalmarkrigens afslutning<sup>13</sup>). Det er rettet til »menige Bønder og Tjenere i Baadsted, Gryderen, Kølbech, Thurkuo og i Hoft Sogn. Da Kongen faar Brug for de Skibe, Krejerter og Skuder, der tilhøre dem og ligge allevegne i deres havne, skulle de straks gøre de 15 Krejerter og Skuder, der ligge for Baadsted, de 14, der ligge i Gryderen og Kølbech, de 4, der ligge for Thurkuo, og de 3, der ligge i Hoft Sogn, sejlfærdige . . .«. Det nævnte Hoft sogn må være Hov (»Hoff sogn«). Det er vanskeligt at tænke sig, at det Kølbech, der nævnes ved siden af Gryderen, kan være noget andet end vort Kølbech, som altså også ligger i Bjäre herred.

Det vil efterhånden være tydeligt, at det nordlige Skåne og i det hele Sveriges nuværende Kattegats-kyst i året 1615 har spillet en meget stor rolle for sejladsen på København. Nedenfor er det forsøgt at opstille en statistik over det antal gange, skipperne fra lokaliteter på denne kyststrækning i 1615 har betalt rortold i København. I de tilfælde, hvor der kan være tvivl om identificeringen af en lokalitet, har jeg anført rortoldlistens stavemåde i parentes. Som flere gange betonet regnes der med antallet af ankomster, ikke af forhåndenværende skibe. F. eks. fra Gryden har skipperen Thorckill Spriiit (ell. »spride«, et navn, der formentlig kun dækker een mand) været 7 gange i København (d. 3/5, 15/5, 22/5, 16/6, 7/7, 4/8 og 30/11). I alt ser det ud som 8 skipperne fra Gryden hver har besøgt København fra 5 til 11 gange.

<sup>13</sup>) Kancelliets Brevbøger 1609-1615, p. 561, 14. Jan. 1613.

## Antal ankomster af fartøjer til København ifølge rortoldlisten 1615.

<i>Fra Bjäre herred og Skälderviken:</i>		<i>Fra Halland:</i>	
Kullen (Kulden) . . . . .	7	Laholm . . . . .	12
Ängelholm . . . . .	5	Halmstad . . . . .	29
Barkåkra (Barchager) . . . . .	2	Harplinge (Harping sogn) . . . . .	6
Skepparkroken . . . . .	38	Skrea (Schresogn) . . . . .	2
Gryta . . . . .	137	Falkenberg . . . . .	21
Förslöv (Foelsløff) . . . . .	1	Morup sogn . . . . .	12
Karup Sogn . . . . .	1	Galtebäck . . . . .	5
Torekov . . . . .	36	Varberg . . . . .	4
Hov . . . . .	21	Värø . . . . .	2
Kølebech . . . . .	99	Fjäre herred	
Nörrviken (Nordvig) . . . . .	1	(Fiere herrid) . . . . .	4
Båstad . . . . .	138	Kungsbacka . . . . .	4
		Valda . . . . .	5
		Onsala (Onsel sogn, Oesel) . . . . .	3
		Släp (slebsogn) . . . . .	1
Ialt . . . . .	486	Ialt . . . . .	110

*Egnen ved Göteborg og Bohus Len:*

Vrångø . . . . .	1
Styrsø . . . . .	1
Kalvsund (Kalsunde) . . . . .	11
Kungälv . . . . .	2
Marstrand . . . . .	3
Svanesund (Suonsund) . . . . .	2
Gåsø . . . . .	1
Fiskebäckskil . . . . .	10
Lysekill . . . . .	8
Uddevalla (Odeuald) . . . . .	7
Hunnebostrand	
(Hundebostrand) . . . . .	1
Hamburgsund . . . . .	9
Svinesund . . . . .	4
Ialt . . . . .	60

Resultatet er da, at af de 1018 gange, der er betalt rortold i København af skippere fra det nordiske område, repræsenterer de 48% eller næsten halvdelen Bjäre herred og Skälderviken, 16—17% kysten af Halland og Bohus Len med den mellemliggende korte sven-

ske kyst. Disse tal er mindste tal, da der stadig findes lokaliteter, som jeg ikke har kunnet identificere, og nogle af disse kan have ligget på denne kyststrækning. Selv om et betydeligt antal skibe — på grund af et privilegium eller ligefrem ved omgåelse af lovene — ikke findes i rortoldlisten, vil dog den her omhandlede kyststrækning indtage en meget vigtig position i sejladsen på København.

Det volder nogen vanskelighed at finde ud af, hvad disse mange skipperne har sejlet med, da rortoldlisten intet siger derom. Andet steds i toldregnskabet kan man dog finde oplysninger om, hvad de har bragt med sig fra København, idet et af regnskaberne hedder: »Annammet thill denn seduanlige thold, aff huis Wahre, som vdi Tholderiet, aff Borgere og Indbyggerre, erre: dog icke aff Riigedtt: Udfoerdtt«. Dette regnskab løber kun fra 24. august til 8. oktober. Det viser f. eks. at 16 skipperne fra Gryden i dette tidsrum i København har hentet 74 tdr. dansk øl (»danstøll«), 10 tdr. salt og 2 tdr. malt. Skuderne har formodentlig hver kun kunnet tage nogle læster. Da der betales 4 sk. i told såvel af 6 tdr. dansk øl som af 1 læst, må en læst øl have rummet 6 tdr. Det lille Fejø's skipperne har i samme periode modtaget 14 tdr. dansk øl og 3 tdr. salt. Disse to varer og mængdeforholdet imellem dem i de to tilfælde er typisk for, hvad der i almindelighed sejledes bort fra København ifølge dette regnskab. Man har da fra København udsendt store mængder af — formodentlig ikke særlig godt — dansk øl<sup>14</sup>), mens regnskaberne for de tyske skibe viser, at byen har modtaget mange læster tysk øl: »Rostocherøll, Hamborgerøll, Lübschøll, zerbsterøll, stettiinsøll, sunndistøll och Mumme«. Af andre varer, som sejles bort kan nævnes: tør-fisk, rug, humle og hamp.

Litteraturen om handelen på Skåne og Halland den første tid efter at disse provinser var kommet til Sverige, kan fortælle noget om, hvad skipperne har bragt til København. Oscar Bjurling refererer i nævnte værk<sup>15</sup>) en udtalelse af landshøvdingen over Halland fra 1732. I anledning af en klage fra magistraten i Halmstad oplyser han: »huru en stor del fiskare och bönder från Torekov i Skåne, i lånliga tider varet vande, att med deras båtar om sommaren medföra från denna staden till Köpenhamn och andra danska orter, varjehanda trävaror, men komma merendels barlastade tillbaka, med mindre de understundom någon fisk eller litet av andra dära orten fallande varor kunna hitföra. Deras båtar äro jämväl ganska små, till 2, 3 eller högst 4 läster stora, och föras, som sagt är, av medellösa

<sup>14</sup>) Troels-Lund: Dagligt Liv i Norden (3. udg. 1908), Bd. V, p. 127ff.

<sup>15</sup>) Oscar Bjurling, foran citerede værk, p. 38.

fiskare eller bönder, vilka fara för ringa lega«. Dersom disse både blev borte, skulde Halmstad »känna avsaknad, emedan slika ringa trävaror, som de här intaga, ej kunna på andra orter avsättas, eller äro av det värde, att de kunna med kostsamma frakter besväras.«

At skibene fra Bjäre herred og Halland har sejlet med træ til København, og ikke mindst til kongens hofholdning på slottet, ses af samtidige kilder. Et missive til lensmanden på Laholm, Brostrup Gedde af 21. marts 1606<sup>16)</sup> går ud på følgende: »Da Kongen har Brug for et stort antal Skuder Ved til Hofholdningen paa Københavns Slot, skal han lade hugge saa meget Ved som muligt af Vindfælder og fornede Træer i de Skove i hans Len (Laholm), der ligge nærmest ved Baasted og give Kronens Bønder i Lenet Tilhold om at føre det ned til Baasted og levere det til Jens Skriver, saa det kan ligge ved Baasted, naar Kongen sender Skibe efter det; . . .«

I et nyt forleningsbrev af 30. april 1622 for Holger Rosenkrantz til Glimminge på Laholm Len<sup>17)</sup> fastsættes »Den aarlige Leverance . . . til 55 gode Slagteøksne at købe og sende til København til 6. August og 1000 Læs Bulved, som han skal lade hugge og levere ved Baadstad, så det er der straks paa Foraaret, hvert Læs paa 10 kløvede og runde Træer.« Ønsket at alt dette ved skal være rede til at udskibe om foråret, kaster lys over vor iagttagelse, at skudefarten fra Bjäre herred er særlig intens i forsommeren (1619 kommer dog i august ordre om at afsende 500 læs ved og noget hjultømmer, der står ved Båstad<sup>18)</sup>). Den store transport af træ bevidnes også derved, at en toldliste fra Malmø for 1615—16 hyppigt bruger udtrykket »wedschude« om fartøjer fra Bjäre herred<sup>19)</sup>.

Også ved andre lejligheder benytter kongen havnene i Bjäre herred: 20. marts 1618 udstedes befaling til, at et parti mursten skal føres til Gryden for derfra med skuder at sendes til Halmstad<sup>20)</sup>. Maj 1618 skal 60 læster kalk til Ängelholm's bygning sendes »ind for Gryden«<sup>21)</sup>.

I øvrigt har det været vanskeligt at præstere større mængder af varer til udførsel fra Halland og det nordlige Skåne. Halland har langs kysten en bræmme af hævet havbund med god jord, men er i øvrigt et plateau, hvis gnejs og granit kun dækkes af et tyndt lag morænegrus. I det nordlige Bjäre herred løber Hallands Ås ud. Sam-

16) Kancelliets Brevbøger 1603-1608, p. 389, 21. marts 1606.

17) Sst. 1621-1623, p. 331, d. 30. april 1622.

18) Sst. 1616-1620, p. p. 675, 20. Aug. 1619.

19) Rigsarkivet, Reg. 108 B, pk. 143 i.

20) Kancelliets Brevbøger 1616-1620, p. 345, 20. marts 1618.

21) Sst. p. 406, 25. maj 1618.

tiden har betragtet Helsingborgbygden som et område med stor kvægavl, men en uanseelig kornproduktion<sup>22</sup>). Det vi står over for er da et forholdsvis fattigt område, hvis befolkning skaffer sig indtægter ved søfart.

Det ville være interessant, om man i toldregnskaber fra andre danske havne ved Kattegat og Sundet kunne genfinde nogle af de skippere fra Bjäre herred og Halland, som optræder i Københavns toldregnskab af 1615, og derved godtgøre, at det drejer sig om en mere omfattende fragtfart. Men der findes ikke mange velbevarede samtidige toldregnskaber fra de danske byer, og stoffet vil mulig vise sig for spredt til at lønne en gennemarbejdning. Jeg hidsætter til slut resultatet af en kort eftersøgning.

I et toldregnskab fra Mariager<sup>23</sup>), som løber over perioden  $\frac{1}{5}$  til  $\frac{13}{12}$  1631, nævnes i listen over rortold Oluff Andersen i »Kongelff« og Hans Guld(smed?) fra »Laugholm«. Den sidste er to gange kommet med »Sømb« og andre varer. Det var at vente, at jernproduktionen ved Markaryd i Småland havde sat sig spor i udførselen fra Laholm.

Et toldregnskab fra Køge, som løber fra  $\frac{18}{10}$  1614 til samme dato 1615, har 8 skippere fra Halland og den nærmeste kyst nordfor. 3 er fra »fiere sogn« og »fiere herrit i halland«. Men ingen af navnene fra Københavnslisten genfindes<sup>24</sup>).

Derimod viser et toldregnskab for Malmø 1615 til 1616<sup>25</sup>) adskillige skippere, som man kender fra København. Espenn Lauritzen fra Torekov har hyppigt besøgt begge havne. Endvidere finder man Peder Nielsen og Peder Carlsen af Torekov. Peder Suenndsen og Peder Jensen af Kjølebech. Michell Nielsen, Poffuell Jensen og Jon Jensen af Gryden. Selvfølgelig er disse navne så almindelige, at de ikke behøver dække over samme person, hver gang de forekommer. Sandsynligheden taler dog for, at de gør det i nogle af tilfældene.

Denne gentagelse af visse navne i Malmølisten, men ganske særlig det forhold, at mange skippere i Bjäre herred har rejst gang på gang til København, tyder på, at vi her har med en befolkning af professionelle søfarende at gøre. Kristian d. IV's tidligere citerede missive af 14. jan. 1613, hvori han forlanger, at Bjäre herreds beboere skal stille deres kreiere til hans disposition, peger i samme retning. Må-

<sup>22</sup>) Oscar Bjurling, citerede værk, p. 25f. og 30.

<sup>23</sup>) Rigsarkivet, Reg. 108 B, pk. 167.

<sup>24</sup>) Rigsarkivet, Reg. 108 B, pk. 161.

<sup>25</sup>) Rigsarkivet, Reg. 108 B, pk. 143 i.

ske har denne søfarende befolkning lidt en del afbræk i sit erhverv, da området blev skilt fra Danmark.

Jeg kan ikke slutte dette lille arbejde uden at rette en tak dels til embedsmændene på rigsarkivets læsesal, dels til fil.lic. frk. *E.Wester* og hr. landsarkivarie *Gunnar Fritzell* for velvillig og nyttig hjælp.

---

## RESUMÉ

In this paper it has been the intention to throw some light on the traffic between the port of Copenhagen, the capital of Denmark, and other parts of the Danish kingdom during the first quarter of the seventeenth century. The investigation is based on the customs accounts from 1615 in the Danish National archives. These accounts contain the only tolerably complete existing list of shipmasters who have paid »rortold« in the port of Copenhagen in the mentioned period. »Rortold« is a due charged on a vessel, which enters a port.

The list enumerates 1080 payments of »rortold« with indication of the name of the shipmaster and his domicile. About 1018 times the domicile appears to be a locality within Scandinavia or Denmark. This does not imply that a fleet of 1018 Nordic ships visited Copenhagen in 1615. Many names of shipmasters from a certain locality repeatedly occur in the list, a fact which indicates that the same ship several times entered the port. The real number of ships may have been only the half or one third of 1018. Most of the ships are small vessels (in Danish named »skude«), and many of them probably have been able to carry only 2–4 lasts.

One of the most remarkable features is that in 1615 the port of Copenhagen was above all frequented by ships from the present Kattegat coast of Sweden, almost the whole of which was then a part of Denmark. 656 times shipmasters from this coast pay »rortold« in Copenhagen. More-over 486 times the domiciles are on the southern part of that coast, in Bjäre Herred, the northernmost peninsula of Skåne, or at Skälderviken, the bay between this peninsula and Kullen. The concentration of this traffic is in the early summer. The cargo mostly seems to have been wood for heating and construction. For instance we know that the king ordered firewood for the household in the castle of Copenhagen from the northern neighbourhood of Bjäre Herred. The fact that so many shipmasters came from the very limited region of Bjäre Herred may indicate, that a great part of its population had accustomed itself to a seafaring life.

123 times ships arrive from southern Sjælland, Fyn and the islands south of Sjælland. The arrivals are evenly distributed over the months from May to November, and it seems probable that they have brought agricultural products (grain and fruits). The main commodities exported from Copenhagen were Danish beer and salt.